BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

JUIN 2007 — — NUMÉRO 39

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Transport

Indices des prix 4
Investissements 6
Marché du travail 12

COMMERCE EXTÉRIEUR 14

ÉTUDE MODALE

Transport aérien 20

ANALYSE

SAFETEA – LU 26

- ***ÉTUDE MODALE*** :
  Transport aérien en 2006 : les passagers sont au rendez-vous.

- ***ANALYSE*** :
  Les principaux programmes en planification des transports de la SAFETEA – LU.

Québec

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible	..
N'a pas lieu de figurer	...
Néant ou zéro	-
Nombre infime	- -
Nombre rectifié	r
Données confidentielles	x
Données provisoires	p

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.
On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet http://www.statcan.ca et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Mot du rédacteur en chef

Monsieur Philippe Barrette, membre du comité de lecture du *Bulletin* depuis 2003, a récemment pris sa retraite. L'équipe du *Bulletin* tient à remercier chaleureusement Philippe pour sa précieuse collaboration au cours des quatre dernières années. Nous lui souhaitons de profiter pleinement de son « après-carrière ». Par ailleurs, l'équipe s'enrichit d'une nouvelle collaboratrice : madame Ginette Lalonde s'est jointe à l'équipe du *Bulletin* en tant que membre du comité de lecture. Bienvenue Ginette!

Éric Genest-Laplante
pour l'équipe du *Bulletin*

Transport aérien

L'industrie du transport aérien fait beaucoup parler d'elle depuis quelques années. Il s'agit d'une industrie en constante mouvance et il est important d'en surveiller l'évolution sur une base régulière.

Dans cet article, l'auteure brosse un tableau général de la situation qui prévalait en 2006, tant au Canada qu'à l'étranger, et des perspectives pour 2007 en soulignant l'importance des facteurs qui sous-tendent ces dernières. Parmi les thèmes abordés, mentionnons les nouvelles considérations environnementales en Europe, la libéralisation du ciel canadien et les tendances récentes chez Air Canada, aux aéroports de Montréal et à l'aéroport Jean-Lesage de Québec.
(voir page 20)

SAFETEA-LU

Le numéro précédent du *Bulletin* avait présenté les sources de revenus pour le financement des programmes de la SAFETEA-LU ainsi que les six principaux programmes routiers. Le présent article y fait suite en mettant l'accent sur les programmes ayant comme principal objectif la planification des transports. Plus spécifiquement, l'auteur fait une synthèse des programmes portant sur les corridors de commerce et leurs postes frontaliers, l'environnement, ainsi que les processus de planification à l'échelle des États et des régions métropolitaines.
(voir page 26)

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en transport**
de la **Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Lévesque Est, 25e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) **644-0447**
télec. : (418) 528-7917
courriel : bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante

Analyse et rédaction :
Pierre Beaudoin
Anne-Marie Ferland
Clément Gamache

Comité de lecture :
Pierre Beaudoin
Donald Fallu
Ginette Lalonde
Évangéline Levesque

Édition électronique :
Carole Robitaille

Indices des prix

Reprise de la croissance des prix du transport privé

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Évolution trimestrielle

Du quatrième trimestre de 2006 au premier trimestre de 2007, les prix du transport, mesurés par l'indice des prix du transport (IPT), ont augmenté de 2,1 % au Québec et de 2,0 % au Canada, soit plus rapidement que les prix de l'ensemble des biens et services qui ont crû de 0,9 % au Québec et de 1,0 % au Canada (tableau 1).

L'augmentation des prix du transport découle principalement de la croissance du prix du transport privé qui a atteint 2,2 % au Québec et 2,3 % au Canada, après avoir reculé au cours des deux trimestres précédents. La hausse du prix du transport privé s'explique par une importante progression des coûts d'utilisation des véhicules automobiles, de 3,1 % au Québec et de 3,4 % au Canada. Ces derniers ont été poussés à la hausse par l'augmentation du prix de l'essence qui s'est établie à 6,2 % au Québec et à 6,5 % au Canada, entre le dernier trimestre de 2006 et le premier trimestre de 2007. Cette croissance peut paraître très élevée étant donné que, au Québec, le prix de l'essence s'est situé en moyenne en dessous de la barre du 1 $ le litre au cours des premiers mois de 2007, soit à 91,1 ¢ le litre en janvier, à 93,9 ¢ le litre en février et à 106,5 ¢ le litre en mars[1]. Le prix de l'essence avait toutefois chuté de manière importante au cours des derniers mois de 2006, s'établissant à 88,7 ¢ le litre en octobre, à 91,3 ¢ le litre en novembre et à 96,0 ¢ le litre en décembre, ce qui explique la forte hausse mesurée au premier trimestre de 2007. L'autre composante du transport privé, soit le coût d'achat et de location de véhicules automobiles, a pour sa part augmenté de 1,0 % au Québec et de 1,1 % au Canada au cours de la même période.

Quant au transport public, les prix ont progressé de 0,7 % au Québec entre le quatrième trimestre de 2006 et le premier trimestre de 2007, alors qu'ils ont diminué de 1,8 % au Canada au cours de la même période.

Au Québec, la hausse du prix du transport public résulte de l'effet combiné de la croissance de 3,1 % du prix du transport local et de banlieue, qui a été poussé à la hausse par la progression de 4,4 % du prix du transport urbain et de la diminution de 2,9 % du prix du transport interurbain. Soulignons que les ajustements aux tarifs des services de transport collectif sont généralement effectués en début d'année par les sociétés de transport. À titre indicatif, des ajustements ont été apportés aux tarifs du transport en commun le 1er janvier à Montréal et le 1er mars à Québec. En ce qui touche les prix du transport interurbain au Québec, ceux-ci auraient diminué en raison notamment des baisses de prix qui ont eu lieu dans le secteur du transport aérien au cours du premier trimestre de 2007.

Au Canada, la diminution de 1,8 % du prix du transport public découle de la décroissance de 3,7 % des prix du transport interurbain qui a plus que contrebalancé la hausse de 1,4 % observée dans les prix du transport local et de banlieue. Comme au Québec, la chute du prix du transport interurbain au Canada est attribuable à la baisse des tarifs dans le transport aérien.

Évolution annuelle

Bien qu'ayant varié au cours de la période, les prix du transport étaient comparables au Québec au premier trimestre de 2006 et au premier trimestre de 2007, alors qu'ils ont augmenté de 1,1 % au Canada. Au cours de cette période, la croissance des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) a été plus élevée, soit de 1,3 % au Québec et de 1,8 % au Canada.

Sur une base annuelle, le prix du transport privé a diminué de 0,2 % au Québec alors qu'il a augmenté de 0,9 % au Canada. Au Québec, la faible augmentation du prix du transport privé découle d'une diminution de 1,5 % du coût d'achat et de location de véhicules automobiles, combinée à une hausse de 0,7 % du coût d'utilisation des véhicules. Fait à noter, au Québec, le prix de l'essence a diminué de 0,7 % entre le premier trimestre de 2006 et le premier trimestre de 2007.

Au Canada, la hausse de 0,9 % du prix du transport privé résulte de l'effet conjugué de la diminution de 1,1 % du coût d'achat et de location de véhicules automobiles et de la croissance 2,5 % des coûts

d'utilisation des véhicules automobiles. Ces coûts ont été poussés à la hausse par des augmentations de 1,7 % du coût de l'essence, de 2,9 % du coût des pièces, d'entretien et de réparation et de 3,9 % des autres dépenses d'utilisation. La croissance des autres dépenses d'utilisation découle d'une hausse de 3,9 % du coût des primes d'assurance au cours de la même période.

Le coût du transport public a pour sa part augmenté de 2,7 %, tant au Québec qu'au Canada, sur la période s'échelonnant du premier trimestre de 2006 au premier trimestre de 2007. Au cours de cette période, les deux principales composantes du transport public ont vu leur coût augmenter, soit de 2,9 % au Québec et de 2,7 % au Canada dans le cas du transport local et de banlieue et de 2,3 % au Québec et de 2,7 % au Canada dans le cas du transport interurbain.

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année	2006				2007	Variation 2006/ IV au 2007 / I	Variation 2006 / I au 2007 / I
Trimestre	I	II	III	IV	I		
	Base 1992 = 100					%	
Québec							
Transport privé[1]	**140,6**	**144,3**	**142,2**	**137,3**	**140,3**	**2,2**	**-0,2**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	129,9	127,4	124,6	126,7	127,9	1,0	-1,5
Utilisation de véhicules automobiles	144,6	153,7	152,3	141,3	145,6	3,1	0,7
Essence	*159,3*	*177,5*	*174,0*	*148,9*	*158,1*	*6,2*	*-0,7*
Pièces, entretien et réparation	*130,6*	*131,4*	*130,2*	*131,9*	*132,7*	*0,6*	*1,6*
Autres dépenses d'utilisation	*135,0*	*137,2*	*138,4*	*138,4*	*138,4*	*0,0*	*2,5*
Primes d'assurance	*147,9*	*151,5*	*153,3*	*153,3*	*153,3*	*0,0*	*3,7*
Transport public[3]	**173,0**	**177,0**	**178,6**	**176,3**	**177,6**	**0,7**	**2,7**
Transport local et de banlieue	156,9	157,0	157,1	156,6	161,4	3,1	2,9
Transport urbain en autobus et métro	*157,1*	*157,3*	*157,3*	*156,6*	*163,5*	*4,4*	*4,1*
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	*155,1*	*155,1*	*155,1*	*155,1*	*155,1*	*0,0*	*0,0*
Transport interurbain	193,0	204,2	208,9	203,3	197,4	-2,9	2,3
Ensemble du transport (IPT)	**142,7**	**146,4**	**144,5**	**139,8**	**142,7**	**2,1**	**0,0**
Ensemble des biens et services (IPC)	**125,0**	**126,1**	**125,9**	**125,4**	**126,6**	**0,9**	**1,3**
Canada[4]							
Transport privé[1]	**150,6**	**155,4**	**153,2**	**148,5**	**151,9**	**2,3**	**0,9**
Achat et location de véhicules automobiles[2]	129,0	126,8	124,3	126,2	127,6	1,1	-1,1
Utilisation de véhicules automobiles	166,8	178,8	177,1	165,5	171,1	3,4	2,5
Essence	*169,1*	*192,4*	*188,7*	*161,4*	*171,9*	*6,5*	*1,7*
Pièces, entretien et réparation	*131,6*	*132,9*	*131,7*	*134,1*	*135,4*	*0,9*	*2,9*
Autres dépenses d'utilisation	*184,1*	*187,5*	*188,2*	*188,7*	*190,4*	*0,9*	*3,4*
Primes d'assurance	*197,6*	*202,2*	*202,8*	*203,3*	*205,4*	*1,0*	*3,9*
Transport public[3]	**180,0**	**188,4**	**192,4**	**188,1**	**184,8**	**-1,8**	**2,7**
Transport local et de banlieue	158,3	160,2	160,5	160,4	162,5	1,4	2,7
Transport urbain en autobus et métro	*161,7*	*164,6*	*164,7*	*164,5*	*166,9*	*1,5*	*3,2*
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	*142,0*	*142,0*	*142,8*	*142,9*	*144,3*	*1,0*	*1,6*
Transport interurbain	197,2	210,9	217,7	210,2	202,5	-3,7	2,7
Ensemble du transport (IPT)	**153,1**	**158,2**	**156,4**	**151,7**	**154,7**	**2,0**	**1,1**
Ensemble des biens et services (IPC)	**128,9**	**130,3**	**130,4**	**130,0**	**131,3**	**1,0**	**1,8**

Source : STATISTIQUE CANADA, répertoire CANSIM II, tableau 326-0001, date d'extraction : avril 2007.

[1] Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

[2] Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

[3] Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

[4] Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 1

Ventes de véhicules automobiles

Après avoir enregistré d'importantes hausses au cours des mois de novembre et de décembre 2006, les ventes de véhicules automobiles neufs ont accusé des baisses de 4,0 % en janvier et de 3,7 % en février au Canada et de 5,2 % en janvier et de 2,7 % en février au Québec[2]. La diminution observée en février serait attribuable aux ventes de camions qui auraient fléchi de 6,9 % dans l'ensemble du Canada, après avoir augmenté pendant quatre mois consécutifs. Soulignons que les camions comprennent les minifourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camions légers, les camions lourds, les fourgonnettes et les autobus. Au cours du mois de février, les ventes de voitures particulières ont chuté de 0,4 %.

[1] RÉGIE DE L'ÉNERGIE, *Statistiques utiles, 2006*, site Internet : http://www.regie-energie.qc.ca/energie/petrole_tarifs_liste.html.
[2] STATISTIQUE CANADA, *Ventes de véhicules automobiles neufs*, n° 63-007-XIF au catalogue, juin 2006, site Internet : http://www.statcan.ca/francais/freepub/63-007-XIF/2007002/part1_f.htm.

Perspectives 2007

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au Canada

En 2007, les entreprises, les administrations publiques et les établissements privés prévoient consacrer environ 311,1 milliards de dollars à des dépenses d'investissement en installations, en équipement et en logement, ce qui représente une hausse de 4,6 %, comparativement à une croissance de 8,8 % en 2006. En excluant la construction résidentielle, les établissements privés devraient investir 230,1 milliards en usines et matériel en cours d'année, ce qui représente une majoration de 5,8 % par rapport à 2006. Il s'agit d'un léger ralentissement par rapport à la croissance de 2005 (8,9 %). Pour ce qui est des investissements prévus dans le marché canadien du logement, ils devraient croître faiblement (1,4 %) pour s'établir à près de 81,0 milliards.

Cette année encore, la croissance globale (y inclus l'habitation) devrait provenir principalement du secteur public avec une augmentation prévue de 16,9 % alors que les investissements du secteur privé auront une croissance d'à peine 1,9 %. Néanmoins, l'investissement du secteur privé, excluant la construction résidentielle, croîtrait pour une cinquième année consécutive (cette année de 2,1 %). Il est prévu que les dépenses des administrations publiques maintiendront la tendance à la hausse, à un rythme plus soutenu en matière d'infrastructures (18,4 %) qu'en machineries et équipements (13,3 %).

Selon Statistique Canada, la hausse des dépenses prévues d'investissement du secteur public constituera environ les deux tiers de la croissance des dépenses en immobilisations en 2007. Les dépenses d'investissement pour les secteurs de l'administration publique, des services publics et du transport ainsi que de l'entreposage constitueront une partie importante (environ 61 %) de la hausse prévue des investissements de 13,8 milliards de dollars.

Par ailleurs, après plusieurs années de forte croissance, les investissements des industries du secteur de l'extraction de pétrole et de gaz naturel diminueront légèrement (2,4 %) en 2007. De la même façon, après une croissance vigoureuse de 24,5 % en 2006, les investissements dans le secteur de la fabrication du matériel de transport seront à la baisse (16,2 %). La faible croissance des investissements dans le marché canadien de l'habitation, soit 1,4 %, sera un ralentissement marqué par rapport à la progression de 8,5 % en 2006 et à la hausse annuelle moyenne de 11,7 % de 2000 à 2006.

Note aux lecteurs :
Les perspectives d'investissement 2007 sont fondées sur une enquête-échantillon par sondage menée auprès de 27 000 entreprises, administrations publiques et établissements. L'enquête a été réalisée d'octobre 2006 à janvier 2007. Les données publiées dans le présent article sont annualisées en fonction de l'année civile et exprimées en dollars courants. Les perspectives d'investissement constituent des **prévisions** qui peuvent s'écarter sensiblement des données réelles. Un délai de deux ans est nécessaire pour obtenir des données fiables.

Statistique Canada

Place prépondérante des investissements prévus par les administrations publiques

• Selon les analystes de Statistique Canada, parmi tous les secteurs d'activité, c'est celui de l'administration publique qui investira le plus en 2007 avec une croissance prévue des investissements de 3,7 milliards de dollars.

Les résultats du sondage indiquent que les administrations publiques ont l'intention de dépenser 29,3 milliards de dollars dans les secteurs de la construction non résidentielle (78,1 % du montant) et du matériel et de l'outillage (21,9 %), une hausse de 14,5 % par rapport à 2006. À l'échelon fédéral, les dépenses d'investissement dans le secteur de l'administration publique croîtront de 7,9 % en 2007, et passeront à 4,3 milliards de dollars.

La part fédérale des investissements gouvernementaux totaux dans l'administration publique a diminué durant plusieurs années et représente maintenant moins de 15 % des dépenses gouvernementales en immobilisations consacrées à l'administration publique. La part des investissements publics provenant des provinces et des territoires est demeurée stable et en représente environ le tiers, tandis que la part des administrations publiques locales s'est accrue au fil des ans et constitue maintenant plus de la moitié des dépenses totales en immobilisations de l'ensemble des administrations publiques.

Selon les perspectives de l'enquête, les dépenses en immobilisations générales des administrations publiques provinciales et territoriales croîtront d'au moins 10 % pour une troisième année consécutive. Une bonne partie des sommes supplémentaires sera affectée à plusieurs projets de transport. Les dépenses totales des provinces et des territoires pourraient atteindre 10,0 milliards de dollars en 2007, en hausse de 18,6 % par rapport à 2006. À cet égard, les dépenses du Québec et de l'Ontario augmenteront respectivement de 23,1 % et 11,2 % pour s'établir à 6,5 milliards et 10,8 milliards. L'administration publique du Québec contribuerait pour le tiers de la hausse nominale des investissements dans ce secteur d'activité au Canada.
Les administrations publiques locales seront au premier rang parmi les trois paliers de gouvernement, avec des perspectives d'investissement de 15,0 milliards de dollars dans les bâtiments non résidentiels et dans le matériel et l'outillage. Cela représenterait une augmentation de 13,9 % des dépenses en immobilisations par rapport à 2006, soit 1,8 milliard de dollars.

Vigueur des investissements dans les services publics

• Les investissements canadiens dans le secteur de l'électricité augmenteraient de 19,5 % pour atteindre 15,6 milliards de dollars en 2007, après avoir fait un bond de 32,9 % en 2006. Cette hausse proviendrait en partie des investissements plus importants dans les installations nucléaires et d'énergie éolienne ainsi que de grands travaux de modernisation d'infrastructures.

Les investissements dans la distribution de gaz naturel augmenteraient à nouveau de façon marquée en 2007, soit de 37,9 %, pour passer à 1,9 milliard de dollars.

Au total, les entreprises du secteur des services publics, comprenant l'électricité, la distribution de gaz naturel, les réseaux d'aqueduc et d'égout et autres, prévoient investir 20,5 milliards de dollars en 2007. Il s'agit d'une hausse de 3,2 milliards de dollars, ou de 18,7 %, par rapport à 2006. En 2006, les investissements dans ce secteur se sont accrus de 27,8 % par rapport à l'année précédente. À l'échelle du Québec, l'augmentation devrait être plus modeste : en effet, l'enquête de Statistique Canada prévoit des investissements de 5,0 milliards, ce qui représente une augmentation de 3,7 %, pour l'essentiel en construction neuve.

Investissements soutenus dans le secteur du transport des personnes

• Les investissements canadiens dans le secteur du transport et de l'entreposage devraient être de 15,4 milliards de dollars en 2007, en hausse de 10,4 % par rapport à l'an dernier. Les analystes de Statistique Canada, à la lumière de cette consultation, s'attendent à ce que les secteurs du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs ainsi que l'industrie des activités de soutien au transport soient dynamiques.

Les investissements dans les secteurs canadiens du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs devraient augmenter de façon marquée de 37,8 %, soit au-delà de la hausse de 24,6 % inscrite l'an dernier, surtout grâce aux projets de transport en commun dans plusieurs villes du pays. Les investissements dans la catégorie « Activités de soutien au transport » devraient augmenter cette année de 23,3 %, ou de 475 millions de dollars, en raison notamment des investissements plus importants dans les aéroports de plusieurs villes au Canada. Les projections québécoises pour ces sous-secteurs d'activité vont dans le même sens, soit des progressions respectives de 27,3 % et de 113,2 %.

Une autre bonne année pour les services immobiliers, de location et de location à bail

• Les investissements au Canada dans ce secteur devraient s'accroître de 7,4 % en 2007 pour atteindre 17,7 milliards de dollars, ce qui représente un accroissement de 1,2 milliard de dollars. La majeure partie de cette croissance proviendrait des bailleurs de biens immobiliers, qui prévoient augmenter leurs dépenses de 21,1 %, surtout dans de nouveaux locaux commerciaux. Si cette augmentation se concrétise, les dépenses atteindraient ainsi 5,6 milliards de dollars. Les investissements de ce secteur ont augmenté de 32,9 % en 2006. Au Québec, les investis-

sements prévus dans le secteur des services immobiliers et de la location devraient s'élever de 22,2 % pour atteindre 3,2 milliards, ce qui représente une hausse de 586,4 millions.

La forte demande d'espaces à bureaux des dernières années a entraîné des taux d'inoccupation faibles et une augmentation des loyers. Selon Statistique Canada, ces constats sont en partie la cause de l'essor des investissements dans ce secteur.

Diversification des investissements manufacturiers

• Les fabricants canadiens prévoient dépenser 5,3 % de plus en construction non résidentielle et en matériel et outillage cette année. Les perspectives d'investissement pour 2007 sont de 20,5 milliards de dollars, en hausse de 1,0 milliard de dollars par rapport à 2006. La croissance anticipée des investissements manufacturiers proviendra de plusieurs industries. Les trois premiers secteurs sont : la première transformation des métaux (+531 millions de dollars ou 35,0 %), la fabrication de produits chimiques (+345 millions de dollars ou 20,7 %) et la fabrication d'aliments (+262 millions de dollars ou 16,7 %).

La situation est bien différente dans le secteur du matériel de transport où, après une forte augmentation l'an dernier (24,5 %), les investissements devraient diminuer de 16,2 % pour se chiffrer à 3,6 milliards de dollars en 2007, en baisse de 705 millions de dollars par rapport à 2006.

Au Québec

Pour 2007, les résultats provisoires de l'enquête annuelle de Statistique Canada sur les intentions d'investissement des divers agents économiques québécois révèlent une hausse de 6,6 % des immobilisations, la troisième meilleure performance à l'échelle canadienne après le Nouveau-Brunswick et le Manitoba. Les immobilisations totales du Québec devraient atteindre plus de 54,4 milliards de dollars cette année (37,1 milliards en excluant les mises en chantier résidentielles). Les dépenses en infrastructures s'établiraient à 31,9 milliards (17,2 milliards en excluant les mises en chantier résidentielles) alors que celles en machinerie et en équipements se chiffreraient à 19,6 milliards.

Les investissements prévus au Québec pour 2007 (excluant l'habitation) proviendraient, dans une proportion de 52,7 % du total, de l'injection de capitaux en machinerie et équipement avec une légère hausse de 2,6 %. Les sommes attribuées aux constructions neuves augmenteraient de 21,2 %. Cela s'explique par le maintien de taux d'intérêt relativement bas en ce qui a trait aux infrastructures, conjugué à un taux de change favorable envers la devise américaine, ce qui permet l'importation de pièces et d'équipements à des coûts plus abordables.

Tout comme à l'échelle canadienne, la croissance prévue des investissements proviendra principalement des administrations publiques. La croissance des investissements des administrations publiques québécoises sera nettement supérieure à celle des administrations publiques canadiennes (respectivement 23,1 % et 14,5 %); la croissance des investissements tant au Canada qu'au Québec sera largement tributaire des dépenses en infrastructure (hausse de 15,1 % contre 26,6 %).

La croissance des investissements du secteur public sera également nettement supérieure à celle du secteur privé, tant à l'échelle canadienne qu'à l'échelle québécoise. Les investissements des secteurs publics canadien et québécois devraient augmenter respectivement de 16,9 % et de 14,2 % comparativement à 1,9 % et 4,0 % au privé. Si, au Canada comme au Québec, la construction non résidentielle dans le secteur public connaîtra une hausse soutenue (18,4 % et 18,9 %), au Québec les sommes prévues pour la machinerie et l'équipement dans ce secteur demeureront plus faibles (hausse correspondante de 13,3 % et de 1,3 %). En contrepartie, tant au Canada qu'au Québec, les investissements privés en machinerie et équipements progresseront à un rythme lent (respectivement 1,6 % et 2,9 % en 2007). Si cette tendance se maintient, cela pourrait laisser présager un affaiblissement de la productivité et de la position concurrentielle des entreprises privées à l'échelle internationale.

Dans le secteur de la fabrication, après cinq reculs en six ans, les dépenses en immobilisations devraient progresser de 7,3 % en 2007. Cette reprise anticipée est attribuable en grande partie à la hausse des dépenses en machinerie et équipements (8,2 % pour s'établir à 3,7 milliards de dollars) alors que les investissements en infrastructure demeureraient relativement faibles (2,1 %, soit 543 millions). Les investissements devraient progresser sensiblement dans les secteurs des produits du bois (52,6 %), des produits en caoutchouc et en plastique (21,2 %) et du papier (12,7 %), plus particulièrement en machinerie et équipements. Toutefois, plusieurs secteurs d'activité accuseront un certain retard sur l'an dernier. C'est le cas, notamment, des secteurs suivants : ceux liés à la fabrication de matériel, d'appareils et de composantes électriques (-30,9 %), celui du textile (-27,1 %), celui de l'impression et des activités connexes (-20,1 %), celui de l'alimentation (-14,6 %) et celui des produits textiles (-11,7 %).

Survol des provinces

En 2007, la croissance des investissements dans la construction et dans le matériel et l'outillage devrait être plus forte au Nouveau-Brunswick (+12,7 %), au Manitoba (+11,3 %) et au Québec (+6,6 %). Cela est en grande partie attribuable aux perspectives d'investissements plus importantes dans les secteurs de l'administration publique, des services publics, ainsi que du transport et de l'entreposage. Par ailleurs, la Saskatchewan (1,4 %), l'Alberta (5,2 %), la Colombie-Britannique (3,1 %) et la Nouvelle-Écosse (0,6 %) afficheront toutes un taux de croissance plus faible des investissements en 2007 par rapport à 2006, en grande partie en raison de la diminution des dépenses dans le secteur de l'extraction minière, de pétrole et de gaz.

Selon les résultats de la présente enquête, Terre-Neuve-et-Labrador (-7,6 %), le Nunavut (-8,5 %) et le Yukon (-1,9 %) s'attendent à voir les investissements diminuer pour une deuxième année consécutive. Toutefois, on anticipe également que la croissance des investissements sera supérieure à la moyenne nationale de 4,6 % dans les Territoires du Nord-Ouest (5,5 %), tandis qu'on prévoit qu'elle sera sous la moyenne nationale pour l'Île-du-Prince-Édouard (3,8 %) et l'Ontario (4,1 %).

Transport et entreposage

Les prévisions pour 2007 laissent entrevoir pour une troisième année consécutive, le maintien de la reprise des investissements canadiens en matière de transport et entreposage. Après avoir décru de 12,0 % en 2003 et de 1,6 % en 2004, ils augmentaient de 17,0 % en 2005, puis de 18,6 % en 2006. En 2007, la croissance anticipée est de 10,4 %; les investissements atteindraient alors 15,4 milliards de dollars (tableau 2). Pour le seul secteur des services de transport, ces investissements seraient en hausse de 9,2 % pour 14,5 milliards. En 2007, ce sont les dépenses consacrées à la construction neuve qui seront favorisées par les investisseurs. En effet, celles-ci devraient croître de 17,7 % pour atteindre 6,5 milliards (16,5 % et 6,1 milliards pour les services de transport, excluant le transport maritime[1]) alors que les sommes prévues pour les équipements et la machinerie seront en hausse de 5,7 % par rapport à 2006, pour s'établir à 8,9 milliards (2,7 % pour 7,8 milliards en transport, excluant le mode maritime). Ainsi, malgré la forte progression prévue des immobilisations en construction neuve, les montants qui seront investis en équipements demeureront prépondérants, avec 56 % des sommes destinées au secteur des services de transport. Cette proportion des sommes destinées à la machinerie et à l'équipement diminuera : elle était de 65 % en 2005.

L'enquête de Statistique Canada permet d'entrevoir une hausse des investissements dans quatre sous-secteurs canadiens des services des transports. Parmi les hausses les plus importantes, mentionnons celle prévue dans le secteur du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs (37,8 % pour s'établir à 3,5 milliards de dollars) en raison des projets de transport collectif dans plusieurs villes, celle dans le transport maritime (31,2 % pour 684 millions) ainsi que celle des activités de soutien au transport (23,3 % pour 2,5 milliards). On anticipe une plus faible injection de capitaux (2,1 % pour atteindre 1,8 milliard) dans les activités de transport ferroviaire. Les investissements en infrastructure de ces secteurs modaux devraient être plus importants que ceux en machinerie et matériel, à l'exception du mode maritime. Toutefois, les investissements dans quatre autres secteurs ou modes de transport devraient diminuer : le transport de tourisme et d'agrément (48,5 % pour se chiffrer à 38 millions), le transport par camion (10,8 % pour 1,7 milliard), le transport aérien (5,0 % pour 2,4 milliards) et le transport par pipeline (2,6 % pour 1,9 milliard).

En 2007, l'industrie québécoise des services de transport anticipe une croissance de l'ordre de 15,2 % comparativement à 0,6 % en 2006 pour se chiffrer à 2,0 milliards de dollars. Bien que la ventilation par catégorie d'investissement soit confidentielle pour la majorité des modes ou secteurs, il semblerait que ce soit, tout comme à l'échelle canadienne, les investissements en infrastructure qui alimenteront la croissance (hausse de 46,6 % pour atteindre 960 millions), si on se fie à la composante agrégée comprenant l'entreposage[2]. Les investissements en machines et équipements diminueront légèrement (0,8 % pour 1,2 milliard).

La croissance s'explique surtout par les investissements prévus pour les activités de soutien au transport avec une progression attendue de 113,2 % par rapport à l'an dernier, pour atteindre 449,8 millions de dollars. Selon l'importance des montants impliqués, suivront le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs (27,3 % et 506 millions), le transport aérien (4,2 % et 398,8 millions) et le transport de tourisme et d'agrément avec une hausse de 200,0 %, mais à peine 3,9 millions d'investissements. Les investissements devraient décroître dans trois sous-secteurs : le transport par camion (22,1 %), par rail (4,4 %) et par eau (15,3 %) dont les investissements atteindraient respectivement 277, 267 et 17 millions. Les investissements dans ces trois sous-secteurs comptent, bon an mal an, pour un peu plus du tiers des investissements dans le secteur des services de transport québécois mais seulement 28 % en 2007. Les investissements dans le sous-secteur du transport par pipeline diminueraient également de

3,9 % pour atteindre 108 millions. Bref, n'eût été de la forte augmentation anticipée des dépenses dans le domaine du transport en commun et terrestre de voyageurs (majoration de 109 millions) ainsi que des activités de soutien au transport (239 millions de gains), les investissements en services de transport au Québec pour 2007 diminueraient de l'ordre de 6,9 %. Faisant abstraction des disparités importantes d'un sous-secteur d'activité économique à l'autre, l'industrie québécoise des services de transport devrait néanmoins connaître l'une de ses meilleures années en matière d'investissements.

Immobilisations dans l'industrie du transport et de l'entreposage, 2005-2007

	2005	2006	2007	Variation 2005-2006	Variation 2006-2007
Secteurs et sous-secteurs d'activité économique		en millions de dollars		%	
Canada					
Industrie du transport et de l'entreposage	11 727	13 911	15 361	18,6	16,3
Industrie du transport	11 197	13 315	14 536	18,9	15,2
Aérien	*2 858*	*2 507*	*2 381*	*-12,3*	*-4,2*
Ferroviaire	*1 413*	*1 800*	*1 838*	*27,5*	*-4,4*
Maritime	*447*	*521*	*684*	*16,4*	*-15,3*
Par camion	*1 671*	*1 877*	*1 674*	*12,3*	*-22,1*
En commun et terrestre de voyageurs	*2 042*	*2 544*	*3 505*	*24,6*	*27,3*
Pipeline	*839*	*1 953*	*1 902*	*132,9*	*-3,9*
Tourisme et d'agrément	*36*	*74*	*38*	*107,3*	*200,0*
Activités de soutien au transport	*1 891*	*2 039*	*2 514*	*7,8*	*113,2*
Ensemble de l'activité économique	**273 225**	**297 283**	**311 105**	**8,8**	**4,1**
Québec					
Industrie du transport et de l'entreposage	1 808	1 823	2 120	0,8	16,3
Industrie du transport	1 749	1 760	2 028	0,6	15,2
Aérien	*379*	*383*	*399*	*0,8*	*4,2*
Ferroviaire	*383*	*280*	*268*	*-26,8*	*-4,4*
Maritime	*25*	*20*	*17*	*-21,3*	*-15,3*
Par camion	*342*	*356*	*277*	*4,2*	*-22,1*
En commun et terrestre de voyageurs	*342*	*397*	*506*	*16,1*	*27,3*
Pipeline	*66*	*112*	*108*	*70,5*	*-3,9*
Tourisme et d'agrément	*4*	*1*	*4*	*-66,7*	*200,0*
Activités de soutien au transport	*325*	*211*	*450*	*-35,0*	*113,2*
Ensemble de l'activité économique	**49 470**	**50 968**	**54 351**	**3,0**	**6,6**
Ontario					
Industrie du transport et de l'entreposage	3 932	4 405	4 822	12,0	9,5
Ensemble de l'activité économique	**91 215**	**96 968**	**100 907**	**6,3**	**4,1**

Sources : STATISTIQUE CANADA, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205-XIB au catalogue.
INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC.
Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.
2005 : dépenses réelles; 2006 : dépenses provisoires; 2007 : prévisions.

Tableau 2

Machinerie et équipements en transport

Au Québec, pour le secteur des services en transport, la proportion des dépenses affectée à l'achat de machinerie et d'équipements sur le total des investissements devrait continuer à diminuer pour s'établir en 2007 à 52,7 %. Cette proportion était en moyenne autour de 72 % au cours des 16 dernières années et de plus de 80 % au cours de la première moitié des années 1990. Par ailleurs, en guise de comparaison, cette proportion atteignait 56,8 % pour l'ensemble de l'économie (tous les secteurs économiques confondus excluant la construction résidentielle) en 2006 alors que dans l'ensemble du secteur de la fabrication, 87,0 % des investissements étaient prévus à des fins d'équipements et de machinerie, dont 95 % pour l'industrie très compétitive des fabricants québécois de produits informatiques et électroniques.

Par ailleurs, en 2007, la proportion des investissements totaux dans le secteur des services de transport au Québec par rapport au Canada devrait être la deuxième plus faible depuis le début de la décennie, soit à peine 13,9 % (13,2 % en 2006 et 15,6 % en 2005). Au cours de la première moitié des années 1990, ce rapport atteignait à peine 11 %. Environ 13,0 % des investissements au Canada en machinerie et équipements et 14,9 % en matière de construction d'infrastructures neuves (13,8 % de tous les investissements confondus comparativement à 13,9 % pour le seul secteur des transports) seront destinés au Québec. Cependant, la part québécoise des investissements prévus pour l'ensemble des secteurs d'activité économique (excluant le secteur résidentiel) se chiffrera à environ 16,1 % (20,5 % pour le secteur de la fabrication). À cet égard, la part québécoise des investissements à l'échelle canadienne se répartira entre les dépenses en construction (14,5 %) et celles en machinerie et équipements (18,0 %).

Les investissements en machinerie et équipements constituent un indicateur avancé de la capacité des acteurs économiques d'affronter la concurrence. L'introduction de nouvelles technologies ou d'équipements plus performants permettent aux différents agents économiques d'être plus compétitifs, notamment sur les marchés internationaux. La progression des investissements en matière de construction neuve est un indicateur de la vitalité de l'industrie, puisque génératrice de nouvelles productions, d'emplois et de prospérité. Pour ces raisons, il convient d'effectuer également une comparaison sectorielle entre les montants prévus au Québec et ceux pour l'ensemble du Canada.

Les perspectives de la Banque du Canada, 2007-2009

Dans le *Rapport sur la politique monétaire*[3] de la Banque du Canada rendu public le 26 avril dernier, la Banque prévoit que la demande intérieure finale devrait être le principal moteur de l'expansion au Canada et que les investissements des entreprises, plus particulièrement en machinerie et équipements, soutiendront la croissance et la compétitivité de l'économie au cours de la période de projection.

« *Après avoir atteint un très haut niveau l'an dernier, les investissements dans le secteur du logement devraient quant à eux reculer légèrement en 2007 et 2008, puis se stabiliser en 2009. On s'attend à ce que la progression des investissements des entreprises reste robuste et s'établisse à un peu plus de 5 % en moyenne entre 2007 et 2008. Parmi les facteurs qui alimenteront une hausse supplémentaire des dépenses d'investissement cette année et l'an prochain, signalons les pressions s'exerçant à court terme sur la capacité de production, la perspective d'un essor assez vigoureux de l'économie mondiale et d'un niveau élevé des cours de la plupart des produits de base, la persistance de conditions financières favorables ainsi que la forte rentabilité des entreprises en général, associée à la grande solidité de leurs bilans.*

Par contre, les dépenses d'investissement dans le secteur des hydrocarbures devraient fléchir un peu à court terme, en raison d'un assombrissement des perspectives en matière de forage gazier. En 2009, la croissance globale des investissements faiblira vraisemblablement sous l'effet du tassement anticipé de l'activité à l'échelle mondiale et de la baisse des prix des matières premières non énergétiques. »

« *De nouvelles hausses substantielles des investissements en machines et en matériel contribueront sans doute au maintien du dynamisme des importations tout au long de 2007 et 2008. Par conséquent, la Banque du Canada prévoit qu'en 2007, les exportations nettes brideront la croissance globale un peu plus qu'elle ne l'avait envisagé dans la Mise à jour de la politique monétaire de janvier 2007, mais que cet effet s'atténuera en cours d'année.*[4] »

[1] Statistique Canada garde confidentielles en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique les données du service de transport par eau ventilées par catégorie d'immobilisation (soit celles de la construction, machinerie et équipement).

[2] En effet, comme Statistique Canada garde confidentielles les données par catégorie pour cinq sous-groupes (modes) pour le Québec, il est impossible de connaître précisément la ventilation par type d'investissement pour les services de transport. Cependant, les chiffres des investissements totaux des « *services de transport* » et ceux du groupe « *transport et entreposage* » donnent des résultats assez similaires (en 2007, 15,2 % et 16,3 % et en 2006, 0,8 % et 0,6 %). On peut donc supposer que les tendances par catégorie d'investissement ne s'éloignent pas trop de celle des données agrégées.

[3] BANQUE DU CANADA, *Rapport sur la politique monétaire*, avril 2007, 34 pages, site Internet : http://www.bank-banque-canada.ca/fr/rpm/pdf/rpm260407.pdf.

[4] *Op. cit.*, page 28.

2006 : emploi en baisse dans l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec

Anne-Marie Ferland *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Pertes d'emplois au Québec : presque tous les secteurs sont touchés

En 2006, l'industrie du transport et de l'entreposage du Québec n'a pas fait très bonne figure au chapitre de l'emploi. En effet, alors que le nombre de salariés a augmenté de 0,8 % dans l'ensemble de l'économie, le nombre d'effectifs du transport et de l'entreposage a diminué de 0,5 % (voir tableau 3). Il s'agit d'une baisse quasi généralisée, tous les secteurs du transport et de l'entreposage au Québec ayant connu des baisses, à l'exception du secteur des messageries et des services de messagers et des autres industries du transport et de l'entreposage (transport par pipeline et transport de tourisme et d'agrément), qui ont affiché respectivement des hausses de 1,3 % et de 4,5 % du nombre de leurs salariés.

La baisse la plus marquée a été observée dans l'industrie du transport aérien, dont le nombre d'employés a diminué de 3,1 % en 2006, soit de près de 420 salariés. Cette baisse est attribuable en majeure partie aux suppressions de postes qu'a effectuées Air Canada au début de l'année 2006 et qui ont touché 20 % de son personnel non syndiqué.

L'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire a pour sa part diminué de 1,8 % en 2006, soit d'un peu plus de 210 emplois. Cette baisse pourrait résulter de la diminution du volume de marchandises transportées par train en 2006, ce qui a affecté la rentabilité des transporteurs et poussé le Canadien National (CN), entre autres, à effectuer des diminutions d'effectifs en vue d'obtenir une efficacité accrue. Face à cette situation, d'autres transporteurs auraient pu être incités à appliquer le même type de mesure.

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	2004	2005	2006	Variation 2004-2005	Variation 2005-2006
				%	
Québec					
Transport et entreposage	141 404	142 805	142 144	1,0	-0,5
Transport aérien	13 551	13 254	12 837	-2,2	-3,1
Transport ferroviaire	11 968	11 986	11 775	0,2	-1,8
Transport par camion	39 784	40 330	39 677	1,4	-1,6
Transport en commun	29 920	30 656	30 609	2,5	-0,2
Activités de soutien au transport	18 241	18 319	18 000	0,4	-1,7
Messageries et services de messagers	8 698	9 023	9 140	3,7	1,3
Autres[1]	19 242	19 237	20 106	0,0	4,5
Ensemble de l'économie	**3 138 207**	**3 168 489**	**3 194 187**	**1,0**	**0,8**
Canada[2]					
Transport et entreposage	614 272	622 719	633 516	1,4	1,7
Transport aérien	57 436	57 636	57 808	0,3	0,3
Transport ferroviaire	43 145	43 613	42 427	1,1	-2,7
Transport par camion	166 735	171 077	172 847	2,6	1,0
Transport en commun	99 275	99 389	100 687	0,1	1,3
Activités de soutien au transport	84 377	83 565	86 602	-1,0	3,6
Messageries et services de messagers	41 561	43 034	44 103	3,5	2,5
Autres[1]	121 743	124 405	129 042	2,2	3,7
Ensemble de l'économie	**13 259 755**	**13 462 996**	**13 808 742**	**1,5**	**2,6**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail*, dans CANSIM II, tableau 281-0023, incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : avril 2007.

[1] Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

[2] Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 3

Dans l'industrie du camionnage, le nombre de salariés a été en baisse de 1,6 % en 2006, soit de 653 emplois, principalement en raison de la difficulté pour les transporteurs à recruter de la main-d'œuvre. En effet, le recrutement dans ce secteur d'activité serait affecté par un certain nombre de facteurs, dont la concurrence accrue de la part des autres industries (notamment en matière de conditions de travail), la politique sur les primes d'assurance des conducteurs de moins de 25 ans et les exigences à respecter pour le transport à l'extérieur des frontières canadiennes.

Une autre industrie à avoir subi des pertes au chapitre du nombre d'emplois en 2006 est celle des activités de soutien au transport, qui a enregistré une diminution de 1,7 % du nombre de ses salariés, soit de 319 emplois. Cette industrie regroupe des activités comme l'exploitation des aéroports et des gares, le pilotage de navires et les activités des intermédiaires en transport des marchandises.

Comme l'indique le tableau 3, la situation de l'emploi est fort différente dans l'industrie du transport et de l'entreposage à l'échelle canadienne. En effet, le nombre d'emplois dans cette industrie a augmenté de 1,7 % au Canada en 2006, alors qu'il a été en baisse au Québec. En outre, tous les secteurs d'activité ont affiché une croissance du nombre de salariés, à l'exception de l'industrie du transport ferroviaire, dont le nombre de salariés a diminué de 2,7 % en raison des mêmes facteurs mentionnés précédemment pour le Québec. À l'échelle canadienne, les secteurs du transport et de l'entreposage qui ont enregistré les plus fortes croissances du nombre d'emplois sont les « Autres industries du transport et de l'entreposage » et les activités de soutien au transport. Dans ces deux industries, le nombre de salariés a augmenté de 3,7 % et de 3,6 % respectivement en 2006.

La rémunération croît moins vite dans les transports que dans l'ensemble de l'économie

Après avoir augmenté de 3,1 % en 2005, la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs de l'industrie du transport et de l'entreposage au Québec a crû de 1,8 % en 2006, soit moins rapidement que la rémunération moyenne des salariés dans l'ensemble de l'économie, qui a augmenté de 2,5 % (voir tableau 4). L'année précédente, la croissance de la rémunération avait été plus élevée dans l'industrie du transport et de l'entreposage que dans l'ensemble de l'économie, soit de 3,1 % comparativement à 2,7 %.

Les augmentations de salaire les plus importantes ont été observées dans l'industrie du transport ferroviaire (4,6 %), en raison notamment de la signature d'une nouvelle convention collective avec les équipes de train au CN, et dans l'industrie du transport par camion (3,6 %), qui offre des salaires plus élevés pour attirer de la main-d'œuvre qualifiée. En 2006, parmi les industries du transport et de l'entreposage au Québec, seul le secteur des « Autres industries du transport et de l'entrepo-

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	2004	2005	2006	Variation 2004-2005	Variation 2005-2006
				%	
Québec					
Transport et entreposage	718	740	753	3,1	1,8
Transport aérien	788	789	793	0,1	0,5
Transport ferroviaire	947	1019	1066	7,6	4,6
Transport par camion	630	643	666	2,1	3,6
Transport en commun	643	664	676	3,3	1,8
Activités de soutien au transport	790	829	844	4,9	1,8
Messageries et services de messagers	643	661	674	2,8	2,0
Autres[1]	790	809	788	2,4	-2,7
Ensemble de l'économie	**668**	**686**	**703**	**2,7**	**2,5**
Canada[2]					
Transport et entreposage	756	776	785	2,6	1,2
Transport aérien	868	876	887	0,9	1,3
Transport ferroviaire	935	977	1016	4,5	4,0
Transport par camion	716	735	749	2,7	1,9
Transport en commun	642	666	665	3,7	-0,2
Activités de soutien au transport	798	821	840	2,9	2,3
Messageries et services de messagers	678	694	698	2,4	0,6
Autres[1]	785	802	798	2,1	-0,4
Ensemble de l'économie	**703**	**725**	**747**	**3,1**	**3,0**

Source : STATISTIQUE CANADA, *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail*, dans CANSIM II, tableau 281-0023, incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : avril 2007.

[1] Comprend les industries de l'entreposage, du transport par eau, du transport par pipeline et du transport de tourisme et d'agrément.

[2] Les données canadiennes incluent le Québec.

Tableau 4

sage » a enregistré une diminution de la rémunération horaire moyenne, soit de 2,7 %.

Au Canada dans son ensemble, la rémunération hebdomadaire moyenne dans l'industrie du transport et de l'entreposage a également augmenté moins rapidement que dans l'ensemble de l'économie en 2006 (1,2 % comparativement à 3,0 % pour l'ensemble des travailleurs). Tout comme au Québec, le secteur qui a connu la plus importante augmentation est celui du transport ferroviaire, la rémunération ayant augmenté de 4,0 % dans ce secteur. On note par ailleurs que la croissance de la rémunération dans l'industrie du camionnage a été beaucoup moins élevée au Canada dans son ensemble (+1,9 %) qu'au Québec (+3,6 %) en 2006.

Tant au Québec qu'au Canada, l'industrie du transport ferroviaire demeure le secteur des transports qui offre la rémunération hebdomadaire la plus élevée en 2006. Celle-ci s'élève à 1066 $ au Québec et à 1016 $ en moyenne au Canada.

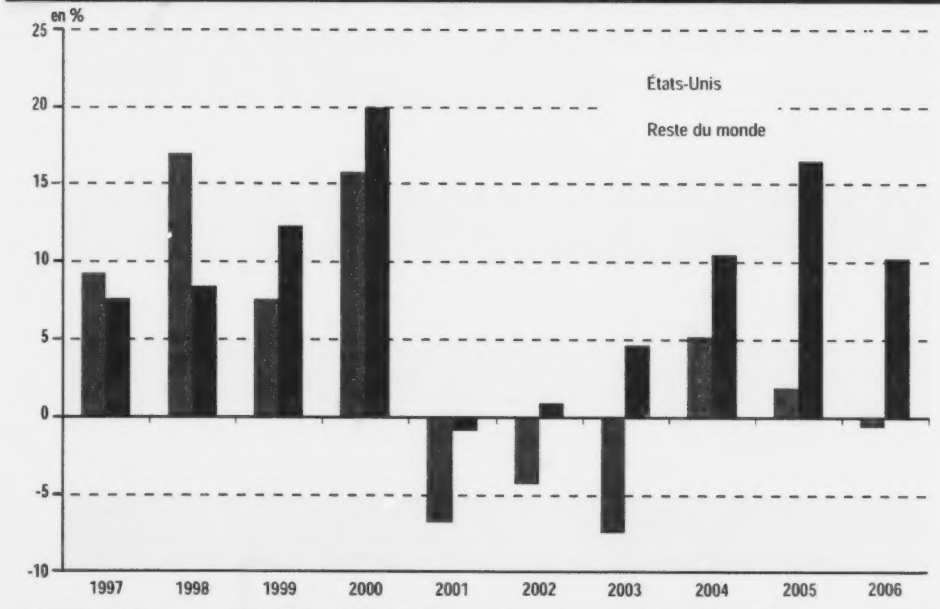
COMMERCE EXTÉRIEUR

Le commerce extérieur du Québec en 2006 et aperçu 2007-2008

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au cours de l'année 2006, les exportations du Québec ont connu une hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 73,3 milliards de dollars. Du côté des importations, au cours de la même période, celles-ci ont progressé de 4,9 % pour s'établir à 80,7 milliards. Ainsi, le solde négatif de la balance commerciale du Québec atteint un niveau sans précédent de 7,4 milliards de dollars, ce qui représente une majoration du déficit de près de 25 % par rapport à 2005. Rappelons que, de 1995 à 2003, le solde de la balance commerciale était excédentaire, atteignant son sommet de 6,8 milliards en 2001. En 2003, cet excédent était au plus bas, soit 429 millions. Le taux de change plus favorable de la devise canadienne par rapport à celles des principaux partenaires commerciaux du Québec n'est pas étranger à un tel revirement.

Fluctuations de la valeur des échanges totaux du Québec avec les États-Unis et le reste du monde, 1997-2006



Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, avril 2007.

Figure 1

États-Unis

La valeur des exportations québécoises vers les États-Unis a diminué de 1,0 % en 2006 par rapport à l'année précédente. Quant à la valeur des importations, elle est demeurée à peu près stable (-0,2 %). Le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis s'établit donc à un niveau de 31,8 milliards de dollars comparativement à 32,4 milliards pour l'année 2005. Un surplus record de 33,4 milliards avait été enregistré en 2000. Après avoir subi des replis de 2000 à 2003 (figure 1), la valeur des échanges de marchandises (importations + exportations) du Québec avec son voisin du sud a progressé de 5,2 % en 2004 et de 1,9 % en 2005 pour à nouveau subir un léger recul, de 0,7 % en 2006 pour s'établir à 82,0 milliards. Par conséquent, la part des États-Unis dans les exportations du Québec est en repli constant depuis sept ans, passant d'un sommet de 85,6 % en 2000 à 77,6 % en 2006. La situation des importations n'est guère meilleure : la part de celles en provenance des États-Unis ayant passé de 50,6 % en 1998 à 31,1 % en 2006.

Les autres principaux partenaires commerciaux

Les exportations

• En 2006, si la valeur des exportations vers les États-Unis diminue légèrement, la valeur de celles vers les 24 pays suivants augmente de 26,3 %. Parmi ceux-ci, la valeur des exportations vers les quatre marchés les plus importants, soit le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France ainsi que les Pays-Bas, augmente de manière soutenue, soit 32,3 % par rapport à 2005, pour atteindre ensemble plus de 5,4 milliards de dollars (tableau 5). En contrepartie, la valeur des exportations vers le Japon a diminué de 20,5 %, représentant un chiffre d'affaires d'environ 937 millions.

Parmi les 16 principaux marchés d'exportations suivants, un seul, la Belgique, a réduit ses achats (0,5 %) alors que la valeur des exportations vers plusieurs pays a été en hausse soutenue, dont : le Mexique (86,3 %), l'Italie (39,4 %), l'Espagne (63,1 %), la Corée du Sud (72,5 %), l'Australie (42,6 %), la Suisse (45,9 %), le Brésil (52,3 %), la Russie (91,5 %), Hong Kong (33,2 %) et l'Afrique du Sud (70,4 %). La valeur des exportations vers l'Autriche, la Finlande et l'Irlande a subi des replis significatifs respectifs de 20,7 %, 7,1 % et 23,1 %. La valeur des exportations québécoises vers l'ensemble des 25 principaux marchés a donc connu une hausse de l'ordre de 3,2 %, un gain de plus de deux milliards de dollars par rapport à 2005 pour s'établir à 70,0 milliards.

Principaux marchés d'exportation du Québec, 2005-2006

Année		2005	2006	Variation 2005-2006
		en millions de dollars courants		%
Pays destinataires en 2006				
1	États-Unis	57 469,8	56 902,2	-1,0
2	Royaume-Uni	1 473,2	1 611,3	9,4
3	Allemagne	877,1	1 536,4	75,2
4	France (comprend Monaco et Antilles fr.)	992,3	1 189,5	19,9
5	Pays-Bas	744,9	1 069,1	43,5
6	Japon	1 179,1	937,0	-20,5
7	Chine	809,3	886,7	9,6
8	Mexique	395,9	737,5	86,3
9	Italie (comprend Cité du Vatican)	502,8	701,0	39,4
10	Espagne	348,2	567,7	63,1
11	Corée du Sud	283,3	488,7	72,5
12	Australie	317,5	452,7	42,6
13	Suisse	257,5	375,6	45,9
14	Brésil	239,1	364,2	52,3
15	Belgique	267,5	266,2	-0,5
16	Inde	195,0	239,7	22,9
17	Russie	117,8	225,5	91,5
18	Hong Kong	164,6	219,3	33,2
19	Afrique du Sud	120,8	205,8	70,4
20	Taïwan (Taipei)	186,3	199,6	7,1
21	Émirats arabes unis	181,6	190,9	5,1
22	Arabie saoudite	147,4	179,0	21,4
23	Autriche	218,9	173,6	-20,7
24	Finlande	179,9	167,1	-7,1
25	Irlande	201,2	154,6	-23,1
25 principaux pays		**67 871,1**	**70 040,9**	**3,2**
Total des exportations		**71 025,8**	**73 329,9**	**3,2**

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Direction des statistiques économiques et sociales, avril 2007.

Tableau 5

Les importations

• Au cours de l'année 2006, la valeur des importations du Québec issues des 24 premiers pays suivant les États-Unis a progressé de 6 %. Les quatre principaux marchés d'approvisionnement du Québec, outre les États-Unis, sont dans l'ordre, la Chine, le Royaume-Uni, l'Algérie et l'Allemagne (tableau 6). Depuis l'année 2000, la Chine, deuxième marché d'importation en importance, a vu progresser ses ventes au Québec de 180 % et l'Algérie, quatrième partenaire du Québec, de 324 %. Pendant cette même période, la valeur des importations en provenance des États-Unis et du Royaume-Uni a subi des replis respectifs de 16 % et de 24 %.

La valeur des importations québécoises provenant des sept pays suivants (Allemagne, Mexique, Japon, Norvège, France, Brésil et Italie) a crû de manière soutenue au cours de la présente décennie. En 2006, seules les ventes à la Norvège et à la France ont diminué, respectivement de 19 % et 5 %. Au cours de ces six dernières années, la valeur des importations en provenance du Chili, de la Belgique, de l'Irlande, de la Russie et de l'Autriche a également connu une progression significative (entre 111 % et 371 %) alors que celle de la Corée du Sud, de Taïwan, du Venezuela et de l'Australie a encouru un repli (entre 2 % et 27 %). Ces deux derniers pays ont continué de voir diminuer leur chiffre d'affaires de manière importante en 2006 (respectivement 29 % et 27 %).

Pour la première fois, la valeur des importations du Québec en provenance de ses six premiers marchés (excluant les États-Unis) a représenté un montant supérieur (26,7 milliards) à la valeur de celles provenant des États-Unis (25,1 milliards). À titre de comparaison, en 1998, la valeur des importations du Québec en provenance des six premiers pays (excluant les États-Unis) représentait à peine 44 % en proportion de la valeur des importations dont l'origine était les États-Unis. On assiste donc depuis une dizaine d'années à une diversification des sources d'approvisionnement du Québec.

Le solde de la balance commerciale du Québec vis-à-vis de ses 24 principaux partenaires commerciaux, excluant les États-Unis, est donc, pour l'année 2006, nettement négatif, la valeur des importations étant supérieure à celle des exportations, de l'ordre de 32,3 milliards de dollars, en baisse de 0,5 % par rapport à 2005, mais en hausse de 36 % par rapport à l'année 2000. Les échanges totaux avec le reste du monde, contrairement aux échanges avec les États-Unis, n'ont jamais cessé d'augmenter au cours des 17 dernières années, exception faite d'un léger déclin de 0,9 % en 2001, et ce, en dépit d'un rythme de croissance moins soutenu au début des années 2000 (figure 1). Ceux-ci ont progressé de 42 % au cours des trois dernières années. C'est donc dire que les réseaux de transport de marchandises sont de plus en plus sollicités, particulièrement les transports maritime et aérien étant donné que les principaux partenaires commerciaux du Québec se trouvent sur d'autres continents (à l'exception des États-Unis et du Mexique).

Principaux marchés d'importation du Québec, 2005-2006

Année		2005	2006	Variation 2005-2006
		en milliers de dollars courants		%
Pays d'origine en 2006				
1	États-Unis	25 106,6	25 101,0	-0,02
2	Chine	5 931,7	6 898,5	16,3
3	Royaume-Uni	5 278,5	5 452,7	3,3
4	Algérie	4 157,2	4 952,6	19,1
5	Allemagne	3 181,6	3 258,5	2,4
6	Mexique	2 563,2	3 095,3	20,8
7	Japon	2 887,5	3 068,9	6,3
8	Norvège	3 232,4	2 614,5	-19,1
9	France (comprend Monaco et Antilles fr.)	2 524,8	2 392,2	-5,2
10	Brésil	1 502,3	1 732,0	15,3
11	Italie (comprend Cité du Vatican)	1 552,1	1 688,0	8,8
12	Corée du Sud	1 083,6	1 082,6	-0,1
13	Chili	1 007,7	1 077,2	6,9
14	Belgique	856,2	970,1	13,3
15	Irlande	625,8	770,8	23,2
16	Taïwan (Taïpei)	762,2	768,7	0,9
17	Russie	984,0	710,1	-27,8
18	Autriche	627,6	695,6	10,8
19	Vénézuela	920,3	652,5	-29,1
20	Suède	580,3	638,1	10,0
21	Pays-Bas	565,1	627,6	11,1
22	Espagne	507,0	586,5	15,7
23	Finlande	567,2	569,1	0,3
24	Pologne	198,9	558,9	181,0
25	Australie	763,6	555,1	-27,3
25 principaux pays		**67 967,4**	**70 517,5**	**3,8**
Total des exportations		**76 981,6**	**80 742,7**	**4,9**

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, avril 2007.

Tableau 6

Les principaux produits

Les exportations

• Au cours de 2006, 13 des 25 principaux groupes de produits exportés ont augmenté en valeur par rapport à 2005. Au total, la valeur des 25 principaux groupes de produits a progressé de 3,8 % (tableau 7). Les 25 principaux produits exportés comptent pour près des deux tiers (63,2 %) de la valeur des exportations québécoises. Le principal produit d'exportation du Québec, l'aluminium et ses alliages, a connu une hausse de 33,5 % par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 7,9 milliards de dollars. Au deuxième rang, la valeur des ventes des avions complets avec moteurs a diminué de 9,5 %, à 6,3 milliards. De leur côté, les ventes de papier journal ont crû de 2,4 % (3,3 milliards) alors que les ventes d'équipement et de matériel de télécommunication ont régressé de 24,5 % (2,9 milliards). Les exportations de cuivre et alliages ont augmenté de 86,1 % (2,8 milliards) tandis que celles des moteurs d'avion et de leurs pièces ont progressé de 12,3 % (2,3 milliards).

Parmi les autres produits dont les ventes ont augmenté de manière significative, mentionnons le minerai et les concentrés de fer (39,0 %), les instruments de mesure, de médecine et d'optique (23,7 %) ainsi que les camions, tracteurs routiers et châssis (19,7 %). Les ventes d'autres produits ont baissé sensiblement, notamment les vêtements et accessoires vestimentaires (24,6 %), le bois d'œuvre de résineux (18,1 %), les autres demi-produits du bois[1] (14,1 %) ainsi que l'électricité (13,9 %).

La demande extérieure du Québec des 12 produits en perte de vitesse s'est ainsi repliée de 12,3 %. Ces produits québécois ont représenté plus de 20,4 milliards de ventes à l'étranger, ce qui constitue plus du quart (27,8 %) des exportations québécoises comparativement à près du tiers (32,7 %) en 2005. Les 13 produits en progression ont fait un bond de 21,4 %. Ces produits ont représenté près de 26,0 milliards de ventes, soit 35,4 % des exportations comparativement à 30,1 % en 2005. Ainsi, nous assistons à une croissance de la valeur des exportations de 13 des 25 produits les plus en demande ainsi qu'à une augmentation de leur part dans le total exporté.

Principaux produits québécois exportés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2005-2006

Année	2005	2006	Variation 2005-2006
	en millions de dollars courants		%
Aluminium et alliages	5 888,5	7 863,7	33,5
Avions entiers avec moteurs	6 907,3	6 253,5	-9,5
Papier journal	3 236,7	3 315,8	2,4
Autre équipement et matériel de télécommunication	3 894,7	2 939,0	-24,5
Cuivre et alliages	1 504,2	2 799,1	86,1
Moteurs d'avion et pièces	2 048,3	2 300,0	12,3
Autre matériel et outils	2 207,3	2 067,7	-6,3
Autres instruments de mesure, de médecine et d'optique	1 354,1	1 674,8	23,7
Autres demi-produits en bois	1 593,4	1 368,3	-14,1
Dérivés du pétrole et du charbon	1 168,0	1 196,7	2,5
Ouvrages de base en métal	1 107,2	1 165,1	5,2
Bois d'oeuvre, résineux	1 418,3	1 161,4	-18,1
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	1 149,5	1 095,1	-4,7
Vêtements et accessoires vestimentaires	1 387,9	1 046,2	-24,6
Produits chimiques organiques	944,8	1 020,0	8,0
Pâte de bois et pâte similaire	901,8	954,6	5,9
Récipients et fermetures	963,2	954,1	-0,9
Autres effets ménagers et personnels	976,9	951,0	-2,6
Formes de bases en matière plastique	938,4	950,3	1,3
Camions, tracteurs routiers et châssis	792,7	948,6	19,7
Minerai et concentrés de fer	676,0	939,8	39,0
Machines et matériel de bureau	930,8	888,0	-4,6
Électricité	996,8	858,0	-13,9
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	830,8	838,5	0,9
Autre papier d'imprimerie	818,6	797,9	-2,5
25 principaux produits	**44 636,3**	**46 347,4**	**3,8**
Total	**71 025,8**	**73 329,9**	**3,2**

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, avril 2007.

Tableau 7

Les importations

• Au cours de l'année 2006, la valeur de seulement six des 25 principaux groupes de produits importés a diminué par rapport à l'année précédente. Ainsi, la valeur de l'ensemble des 25 principaux groupes de produits importés a progressé de 6,9 % par rapport à 2005 (tableau 8). Les 25 principaux produits importés représentent en valeur les deux tiers (66,7 %) des importations québécoises. Celles du principal produit, le pétrole brut, ont augmenté de 6,4 % pour

s'établir à 13,8 milliards de dollars. Les automobiles et les châssis viennent au deuxième rang, avec une majoration de 7,9 % (7,1 milliards). Les achats d'ordinateurs électroniques sont demeurés à peu près stables (3,0 milliards), suivis des autres dérivés du pétrole et du charbon avec une hausse de 22,2 % (2,9 milliards).

Parmi les autres produits dont les achats ont crû de manière marquée, mentionnons : les autres minerais, concentrés et déchets métallifères (57,3 %), les tôles, feuilles et feuillard d'acier (30,9 %), les produits chimiques inorganiques (24,3 %), les avions entiers avec moteurs (19,5 %)[2], les meubles et accessoires (18.9 %) ainsi que les instruments de mesure et de laboratoire (16,4 %). Les ventes d'autres produits ont décru, notamment les tubes électroniques et semi-conducteurs (27,0 %), les produits chimiques organiques (11,6 %) et, dans une moindre mesure, les pièces de véhicules automobiles sauf les moteurs (5,2 %) ainsi que les pièces d'avion sauf les moteurs (4,2 %).

La valeur des 19 produits en progression a ainsi été majorée de 9,8 % de 2005 à 2006. Ces produits ont représenté plus de 43,9 milliards d'achats à l'étranger, ce qui correspond à plus de la moitié (54,4 %) des importations québécoises, soit une légère hausse comparativement à 2005 (52,0 %). La valeur des six produits en diminution s'est repliée de 10,1 %. Ces produits ont représenté près de 9,3 milliards d'achats, soit 11,5 % des importations comparativement à 13,4 % en 2005. On observe encore ici une augmentation de la demande québécoise pour 19 des 25 produits les plus recherchés.

Principaux produits québécois importés, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2005-2006

Année	2005	2006	Variation 2005-2006
	en millions de dollars courants		%
Pétrole brut	12 931,5	13 761,2	6,4
Automobiles et châssis	6 620,0	7 141,6	7,9
Ordinateurs électroniques	2 955,6	2 953,8	-0,1
Autres dérivés du pétrole et du charbon	2 350,2	2 872,3	22,2
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	2 190,7	2 612,8	19,3
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 428,6	2 515,5	3,6
Camions, tracteurs routiers et châssis	2 029,2	2 170,3	7,0
Tubes électroniques et semi-conducteurs	2 745,8	2 004,6	-27,0
Produits chimiques inorganiques	1 560,1	1 938,8	24,3
Autres minerais, concentrés et déchets métallifères	1 076,8	1 694,2	57,3
Moteurs d'avion et pièces	1 509,2	1 516,5	0,5
Produits chimiques organiques	1 641,3	1 451,5	-11,6
Cuivre et alliages	1 133,5	1 371,2	21,0
Pièces d'avion, sauf moteurs	1 257,2	1 204,1	-4,2
Pièces de véhicules automobiles sauf moteurs	1 115,6	1 058,1	-5,2
Avions entiers avec moteurs	879,9	1 051,2	19,5
Mazout	918,0	1 014,8	10,5
Vêtements de dessus non tricotés	811,2	832,7	2,7
Matières plastiques non façonnées	789,3	801,9	1,6
Meubles et accessoires	603,0	717,0	18,9
Autres boissons	607,8	659,6	8,5
Vêtements de dessus tricotés	562,3	638,8	13,6
Autres instruments de mesure, de laboratoire, etc.	548,5	638,7	16,4
Papier et carton	621,1	616,2	-0,8
Tôles, feuilles et feuillard d'acier	455,1	596,0	30,9
25 principaux produits	**50 341,6**	**53 833,6**	**6,9**
Total	**76 981,6**	**80 742,7**	**4,9**

Source : INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Direction des statistiques économiques et sociales, avril 2007.

Tableau 8

Perspectives 2007-2008

Contexte mondial

• Selon les services économiques d'Exportation et développement Canada (EDC)[3], l'augmentation de la capacité de la croissance mondiale ne sera pas suffisante pour empêcher un ralentissement économique en 2007. Les prévisions d'EDC indiquent que la croissance mondiale devrait passer de 5,1 % en 2006 à 4,5 % en 2007. Des signes de faiblesse apparaissent déjà aux États-Unis, principal moteur de la croissance mondiale et partenaire commercial privilégié du Québec. Toutefois, ce ralentissement sera peu marqué et de courte durée. Les gains que plusieurs économies tirent actuellement de la mondialisation permettront d'atténuer le ralentissement et fourniront une bonne assise de croissance pour 2008 et au-delà. Néanmoins, la demande pour les exportations canadiennes devrait fléchir en 2007, avec une baisse prévue de 1 %.

Les indicateurs de la croissance globale sont encourageants au chapitre des considérations macroéconomiques, mais ils cachent des

facteurs de stress sous-jacents au sein des industries exportatrices. Les secteurs forestier et des biens de consommation resteront aux prises avec une situation difficile en 2007 et 2008. La baisse des prix affectera également les revenus d'exportation des secteurs de l'énergie et des métaux. En comparaison, la croissance des exportations des produits agro-alimentaires, des produits chimiques, des plastiques et des engrais se poursuivra. Certains secteurs profitent du nouvel environnement des échanges en utilisant davantage de produits importés et en appliquant des stratégies de réduction des coûts. Il s'agit entre autres des machines industrielles, des télécommunications, des composants d'aéronefs et des autres types de biens de haute technologie dont les exportations devraient demeurer solides au cours des deux ou trois prochaines années.

Aperçu au Québec

• Toujours selon les mêmes prévisions d'EDC, la valeur des exportations québécoises devrait diminuer d'environ 2 % en 2007 étant donné le ralentissement du marché américain des exportations, et demeurer au même niveau en 2008. Les hausses de 2007 dans certains secteurs (électricité, pâtes, minerais, produits chimiques et engrais, métaux et machinerie) seront vraisemblablement compensées par des reculs plus importants dans d'autres secteurs (bois d'œuvre, papier journal, biens de consommation et camions). Cet état de fait est attribuable à la faiblesse du marché américain dont la croissance devrait être de seulement 2,1 % en 2007 et de 2,8 % en 2008 comparativement à 3,3 % en 2006. Les perspectives d'exportation sont légèrement meilleures pour 2008 en raison d'une reprise attendue aux États-Unis.

Aéronautique et produits de base

• La valeur des exportations du secteur de l'aéronautique devrait croître à un rythme inférieur à 0,5 % au cours des deux prochaines années en raison d'un ralentissement de la demande d'avions régionaux à réaction et en dépit d'une demande mondiale favorable aux fournisseurs de pièces. De même, la faiblesse anticipée du marché américain de la construction devrait limiter la demande pour les exportations de bois et de produits du bois. Le ralentissement américain devrait également toucher la demande de métaux industriels. Un ralentissement de l'économie mondiale et le redressement anticipé des cours des produits de base devraient freiner la croissance des exportations des biens industriels et des métaux en 2007 et permettre une modeste augmentation en 2008. La concurrence étrangère plus vive devrait aussi freiner les exportations de textiles et de mobilier, ces deux secteurs étant vulnérables en raison de la prédominance de la main-d'œuvre à bien plus faible coût dans les pays émergents.

Autocars et camions

• La valeur des exportations d'autocars de tourisme diminuera d'environ 4 % en 2007 et une baisse de 1 % en 2008 est anticipée. La hausse des exportations en 2006 de camions lourds découlait sans doute d'achats anticipés occasionnés par la nouvelle réglementation sur les émissions et les préoccupations en matière de nouvelles technologies des moteurs ainsi que du prix des carburants. EDC prévoit par conséquent que ces facteurs feront décliner les ventes de camions de 29 % en 2007, bien que cette tendance se résorbe en partie en 2008 en raison d'une demande accrue.

Industries forestières

• Le secteur du bois d'œuvre et des produits du bois est le plus important secteur d'exportation du Québec. Les perspectives dans ce secteur continuent d'être affectées par les soubresauts du marché américain de l'habitation. Il faudra également considérer l'impact du projet de loi 71 qui prévoit une réduction de 20 % des droits de coupe sur le territoire québécois. Les exportations devraient décroître de 8 % en 2007. Le secteur du papier journal éprouve aussi des difficultés, la demande du marché américain semblant moins soutenue alors que tant l'offre que la demande augmentent en Asie en raison de la capacité croissante de production locale. Ainsi, la valeur des exportations devrait être en baisse de 7,5 % en 2007 et de 0,5 % en 2008. Pour ce qui est de la pâte, une plus grande demande de la part des marchés asiatiques vient contrebalancer une demande plus faible aux États-Unis et en Europe. Malgré des pressions négatives sur les prix en raison d'installations plus performantes en Amérique du Sud, les exportations québécoises devraient croître de 9 % en 2007 et de 6 % en 2008.

Biens de consommation

• Enfin, les exportateurs de biens de consommation continuent d'éprouver de graves difficultés en raison de la concurrence que leur livrent les fournisseurs à faibles coûts et de la vigueur du dollar canadien. Les fabricants de textiles, en particulier, doivent composer avec la fin de l'accord multifibre, ce qui a suscité une hausse de la concurrence. La fin de la vague de refinancement hypothécaire et la faible croissance du revenu disponible viendront freiner également les dépenses de consommation américaines. En 2007, EDC prévoit donc un ralentissement de 7 % des exportations de biens de consommation du Québec, lequel sera suivi d'une autre baisse de 4 % en 2008.

Vers une plus grande diversification des échanges ?

Bien que la croissance des exportations canadiennes ait été inférieure à 1 % en 2006 (3,2 % au Québec), on assiste à une certaine diversification des exportations, qui délaissent les États-Unis (baisse de 2 % et 1 % respectivement en 2006) pour des marchés émergents en forte croissance. Par exemple, les hausses correspondantes ont été de 12 % (Canada) et 26 % (Québec) pour l'Asie du Sud-Est excluant la Chine. Les exportations à destination des pays en développement devraient continuer de croître beaucoup plus rapidement que celles destinées aux marchés industrialisés.

De 2000 à 2006, les échanges totaux de marchandises entre le Québec et les États-Unis ont diminué de 12,3 % (-11,5 milliards) alors qu'ils ont progressé de 48,2 % avec le reste du monde (+23,4 milliards), le reste du Canada exclu. Ce transfert dans la valeur des échanges entre les États-Unis et le reste du monde est notamment attribuable à des hausses soutenues des échanges commerciaux entre le Québec et des pays émergents comme la Chine, l'Algérie et le Mexique, mais également, dans une moindre mesure, le Brésil, le Chili, l'Inde et les Émirats arabes unis.

Les entreprises canadiennes devraient se préparer à voir leurs ventes à l'exportation et leurs marges bénéficiaires continuer de faire l'objet de pressions au cours des prochaines années. L'accroissement du risque perçu incitera assurément les investisseurs étrangers à plus de prudence dans leurs programmes de dépenses et d'expansion. Toutefois, plusieurs facteurs compensateurs sont encore favorables à la croissance de l'économie mondiale, notamment le fait que les entreprises et les bilans des marchés émergents sont toujours en santé, et que les niveaux d'investissements transfrontaliers restent élevés. Ces facteurs devraient jouer en leur faveur et contrebalancer au moins partiellement les effets du ralentissement de l'activité économique subis par les pays industrialisés.

Selon le vice-président et économiste en chef adjoint d'EDC, monsieur Peter Hall, le succès en matière de croissance des échanges exige de maintenir résolument l'orientation sur l'évolution du paradigme des échanges, soit « apprendre à connaître les nouveaux partenaires du Canada, communiquer avec eux et transiger (*sic*) avec eux. C'est ce qui permettra de multiplier les échanges économiques et de briller encore davantage. »

[1] La catégorie de produits « autres demi-produits du bois » est constituée des produits du bois semi-transformé excluant le bois d'œuvre, le placage, le contreplaqué et les panneaux de construction.
Source : Institut de la statistique du Québec.

[2] Le Québec abrite sur son territoire une industrie concurrentielle de fabricants de transports aériens, notamment dans certains créneaux spécifiques. C'est le cas des avions de Bombardier ainsi que des hélicoptères civils de Bell Helicopter Textron. Cependant, aucune économie ne peut répondre de manière efficace à tous ses besoins. En particulier, les compagnies aériennes doivent diversifier leur flotte afin de répondre aux besoins de leur clientèle et aux contraintes du marché. Ainsi, les producteurs québécois comme Bombardier se spécialisent dans les avions d'affaires (de 10 à 20 passagers), les jets régionaux (de 50 à 100 passagers) et, éventuellement, les avions de 100 à 130 passagers. Lorsque les compagnies aériennes requièrent des avions que ne produisent pas les entreprises québécoises, elles font l'acquisition d'appareils auprès de fabricants étrangers comme Boeing ou Airbus. Cela explique pourquoi les données du Québec indiquent des importations d'avions entiers malgré le fait qu'il soit un exportateur net dans le domaine de l'aéronautique.

[3] EXPORTATION ET DÉVELOPPEMENT CANADA, *Prévisions à l'exportation*, printemps 2007, site Internet d'EDC : http://www.edc.ca/french/docs/ereports/gef/country_information_EFindex.htm?HP=RN-01-f.

ÉTUDE MODALE

Transport aérien en 2006 : les passagers sont au rendez-vous

Anne-Marie Ferland *Économiste · Service de l'économie et du plan directeur en transport*

L'année 2006 a été, pour les compagnies aériennes, une année profitable sur le plan du nombre de passagers transportés. La vigueur de l'économie, jumelée à une concurrence accrue, a en effet créé des conditions de marché qui ont favorisé la demande de transport aérien. Les profits n'ont toutefois pas été au rendez-vous, particulièrement chez les transporteurs américains, en raison du coût élevé du carburant et du grand nombre de transporteurs.

Les perspectives sont toutefois plus encourageantes pour l'industrie du transport aérien en 2007, particulièrement pour l'industrie canadienne, qui pourrait bénéficier de nouvelles opportunités d'affaires, générées par l'établissement de nouveaux accords de libéralisation, et ce, dans la foulée de la politique *Ciel bleu* mise en place par le gouvernement fédéral en 2006.

Cet article dresse un portrait des principaux enjeux qui touchent actuellement l'industrie aérienne mondiale et canadienne, en mettant l'accent sur l'activité des principaux acteurs de cette industrie au Québec, soit Air Canada, Aéroports de Montréal et l'Aéroport international Jean-Lesage.

Aviation internationale : retour à la rentabilité prévu pour 2007

Après avoir subi d'importants soubresauts au début de la décennie, l'industrie aérienne internationale a enregistré, pour une troisième année consécutive en 2006, une augmentation du nombre de passagers transportés. En effet, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui regroupe 250 transporteurs représentant 94 % de l'industrie aérienne, la hausse du trafic aérien a atteint 5,9 % en 2006 (voir tableau 9).

Statistiques internationales de l'industrie aérienne

Année	Variation 2005-2006 *(janvier à décembre)*	Variation 2006-2007 *(janvier à février)*
Marché	Revenu-passagers-kilomètres	Revenu-passagers-kilomètres
	%	
Afrique	8,6	8,7
Asie-Pacifique	5,3	5,2
Europe	5,3	6,6
Amérique du Sud	-2,4	-1,5
Moyen-Orient	15,4	18,7
Amérique du Nord	5,7	6,8
Total	**5,9**	**6,5**

Source : ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN (IATA), *Statistiques internationales*, site Internet de l'IATA : http://www.iata.org/index.asp.

Tableau 9

La croissance du nombre de passagers transportés n'a toutefois pas ramené l'industrie aérienne sur le chemin de la profitabilité en 2006. Toujours selon l'IATA, les pertes financières réalisées par certains transporteurs auraient amené l'industrie aérienne mondiale à enregistrer un déficit global estimé à 500 millions de dollars US[1], en raison notamment du coût élevé du carburant, qui aurait représenté 26 % du budget d'exploitation des compagnies aériennes en 2006. Le coût des mesures de sécurité mises en place après le 11 septembre 2001 aurait également eu un impact important sur la rentabilité de l'industrie.

La situation financière des transporteurs s'est toutefois améliorée par rapport à ce qu'elle était en 2005, et ce, malgré la hausse du prix du baril de pétrole, qui a fait augmenter de 10 % en moyenne les coûts unitaires de fonctionnement des transporteurs en 2006. Parmi les facteurs qui ont favorisé cette amélioration, on trouve l'augmentation des coefficients d'occupation, découlant d'une meilleure utilisation des capacités et l'accroissement de la productivité, résultant des mesures prises pour réduire les coûts, touchant notamment la main-d'œuvre et la composition des flottes d'aéronefs, moins énergivores.

Selon l'IATA, presque toutes les pertes financières du secteur aérien en 2006 auraient été réalisées par des compagnies aériennes nord-américaines, principalement par des transporteurs américains devenus trop nombreux dans leur marché en raison de l'émergence des transporteurs à rabais au cours des dernières années. En 2006, les transporteurs américains ont dû effectuer des restructurations importantes, qui ont nécessité des dépenses évaluées à 6 milliards de dollars US. La très forte compétition sur ce marché, bien qu'elle soit bénéfique pour le consommateur, représente actuellement un risque considérable pour des investisseurs qui redoutent des faillites additionnelles dans le secteur. Soulignons que presque toutes les compagnies aériennes américaines, à l'exception d'American Airlines et de Continental Airlines, ont dû se mettre sous la protection de la Loi sur la faillite depuis les évènements du 11 septembre 2001.

Le nombre de transporteurs pourrait diminuer à court ou moyen terme aux États-Unis. En effet, des rapprochements entre certaines compagnies aériennes et des offres d'achat ont été réalisés en 2006 (ex. : discussions entre Continental et United Airlines, offre d'achat par US Airways de Delta) mais aucune de ces démarches n'a pour l'instant donné de résultat.

Toujours selon l'IATA, les perspectives sont encourageantes pour l'industrie aérienne mondiale, qui devrait, pour une première année depuis longtemps, renouer avec les surplus en 2007. La stabilité prévue du prix du baril de pétrole y est certainement pour quelque chose. Certains facteurs pourraient toutefois mettre en péril ce retour anticipé à la rentabilité : qu'on pense au ralentissement prévu de la croissance économique mondiale, particulièrement aux États-Unis, et à son impact sur la demande de transport aérien, ou au lourd fardeau financier pour les transporteurs que représentent les charges qui leur sont imposées par les aéroports.

Selon les premières données disponibles pour l'année 2007, portant sur les mois de janvier et de février, le trafic de passagers a augmenté de 6,5 % en 2007 par rapport au niveau observé au cours des deux premiers mois de 2006 (voir tableau 9).

Considérations environnementales : le projet de la Commission européenne

• Un autre facteur important qui pourrait avoir un impact non négligeable sur le transport aérien international et sur sa profitabilité à moyen terme est le système de crédits d'émissions de dioxyde de carbone (CO_2) que s'apprête à mettre en place la Communauté européenne pour lutter contre les changements climatiques.

En effet, la Communauté européenne projette d'obliger les compagnies aériennes ayant des activités sur son territoire à respecter des quotas d'émissions de CO_2. Les vols intérieurs verront leurs émissions plafonnées à leur niveau de 2005, et ce, dès 2010. Par souci d'équité envers les compagnies qui gèrent les vols intérieurs, la mesure s'appliquera à tous les vols internationaux en 2011. On s'attend à ce que cette mesure permette de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 183 millions de tonnes par année, soit de 46 % d'ici 2020.

Actuellement, les émissions de GES attribuées à l'aviation civile représenteraient 3 % du bilan européen, mais leur progression dépasserait celle des autres secteurs d'activité économique, avec une augmentation de 87 % depuis 1990, en raison de la croissance de l'avion comme moyen de transport. À titre illustratif, mentionnons qu'un avion émet 19 fois plus de GES qu'un train et 190 fois plus qu'un navire.

Diverses solutions s'offriront aux transporteurs pour réduire leurs émissions et se conformer à cette mesure dont, entre autres :

- l'utilisation d'avions moins énergivores;
- la réduction du nombre de vols ou l'utilisation plus efficace des capacités;
- l'utilisation de carburant moins riche en carbone;
- l'amélioration de la gestion du trafic, notamment par la réduction du temps d'attente au-dessus des aéroports.

On anticipe que les coûts occasionnés par la mise en place des crédits d'émissions seront transférés aux voyageurs. Toutefois, vu la charge élevée que représente le coût du carburant pour les compagnies aériennes, les mesures de réduction des émissions qui seront entreprises par les transporteurs pourront à long terme avoir un impact positif sur leur rentabilité et donc sur les tarifs demandés aux voyageurs.

Les transporteurs américains ont déjà fait savoir qu'ils considéraient la mesure comme étant illégale.

Des perspectives encourageantes pour l'industrie aérienne canadienne

Dominée par Air Canada et le transporteur à rabais WestJet, l'industrie du transport aérien canadien a été marquée en 2006 par une baisse de sa profitabilité, mais également par la mise en place de nouvelles conditions de marché qui pourraient potentiellement lui procurer de nouvelles possibilités d'affaires à long terme. Ces conditions découlent de l'établissement d'un nouvel accord *Ciel ouvert* avec les États-Unis et de l'établissement de la politique *Ciel bleu* du gouvernement fédéral, qui vise la mise en place plus extensive d'ententes bilatérales du même type avec d'autres pays.

En effet, entre 2005 et 2006, les profits des compagnies aériennes canadiennes ont chuté de plus de 30 %. Outre la hausse du coût du carburant, les autres facteurs qui ont eu un impact négatif sur la profitabilité des transporteurs canadiens sont le raffermissement de la valeur du dollar canadien qui a eu comme effet de réduire le nombre de visiteurs américains au Canada, et la confusion qui a régné au sujet de l'obligation de présenter un passeport à la frontière. Selon le Conference Board du Canada, le nombre de touristes américains aurait chuté de 6,2 % au cours des neuf premiers mois de 2006, par rapport à la même période l'année précédente[2].

Toujours selon le Conference Board, les perspectives seraient bonnes pour les transporteurs canadiens en 2007, compte tenu des conditions économiques favorables qui encouragent la demande de transport aérien, et des actions qui sont posées pour contrer les effets du coût élevé du carburant, par l'utilisation entre autres, d'appareils plus économiques. On s'attend par ailleurs à ce que le tourisme américain reprenne dès que les nouvelles règles concernant les passeports auront été intégrées par les voyageurs.

Vers une plus grande libéralisation du ciel canadien

• Au mois de novembre 2006, le gouvernement canadien a démontré son intention de favoriser une libéralisation accrue du ciel canadien par l'annonce de sa politique *Ciel bleu*. Cette politique, qui concerne autant le transport de marchandises tout cargo que le transport de passagers, porte sur l'établissement d'ententes bilatérales de type « Ciels ouverts » avec d'autres pays que les États-Unis[3] et le Royaume-Uni, avec qui le Canada a déjà conclu des ententes en 2005. La politique *Ciel bleu* vise à :

- abolir les restrictions sur le nombre de transporteurs, la capacité et les fréquences des vols internationaux directs;
- permettre l'accueil de nouveaux passagers en cours d'escale, pour une destination à l'extérieur de leur pays d'origine.

Les vols intérieurs, appelés communément « cabotage », sont exclus des ententes, demeurant la chasse gardée des transporteurs canadiens. De plus, aucune modification n'est envisagée pour l'instant quant au relèvement du seuil de participation financière étrangère dans la propriété des compagnies aériennes canadiennes, actuellement fixée à 25 %.

En plus d'accroître les possibilités d'affaires des compagnies aériennes, l'établissement d'accords de libéralisation a comme effet d'offrir un plus grand choix de destinations et d'itinéraires aux voyageurs qui bénéficient également de baisses de prix, en raison de l'accroissement de la concurrence.

Favorable à une plus grande libéralisation qui représente pour elle de plus nombreuses opportunités d'affaires, l'industrie aérienne canadienne souhaiterait cependant que le gouvernement canadien reconnaisse que les transporteurs canadiens font l'objet d'un déséquilibre concurrentiel (souligné également par l'IATA[4]), en raison des charges financières élevées qui leur sont imposées. Les éléments qui soulèvent le mécontentement concernent particulièrement :

- les loyers élevés chargés aux aéroports par le gouvernement fédéral, dont le montant est transféré aux compagnies aériennes et aux voyageurs;
- les frais d'atterrissage, particulièrement élevés à l'aéroport Pearson;
- la taxe d'accise qui doit être payée sur les carburants par les transporteurs canadiens;
- les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien qui sont beaucoup plus élevés que les dépenses effectuées à ce titre (1,24 milliard de dollars perçus entre 2002 et 2005, comparativement à des dépenses de 820 millions).

L'industrie s'inquiète par ailleurs de l'abolition projetée du Programme de remboursement de la taxe sur les produits et services et la taxe de vente harmonisée (TPS/TVH[5]) aux visiteurs et de l'établissement prévu d'une nouvelle taxe de 6 % sur les forfaits canadiens vendus à l'étranger, deux mesures qui auront comme effet de rendre le « produit canadien » moins attrayant. Selon l'IATA, les revenus canadiens provenant des taxes sur l'aviation auraient augmenté de près de 20 % par année entre 2001 et 2005, atteignant 800 millions de dollars annuellement.

Pour terminer, mentionnons que le Canada fait l'objet d'une proposition de la part de la Communauté européenne qui vise à établir un accord global de libéralisation, lequel remplacerait les 19 différents accords déjà en place. Des discussions préliminaires à ce sujet ont débuté en février 2007 et des négociations devraient avoir lieu plus tard cette année.

Ces négociations se situent dans la foulée de l'accord conclu entre l'Union européenne et les États-Unis, qui a été signé le 30 avril 2007 après quatre années de négociations et dont l'entrée en application est prévue pour le 30 mars 2008. Cet accord donne le droit aux compagnies européennes et américaines de décoller et d'atterrir aux aéroports de leur choix en Europe (27 pays) et aux États-Unis et de prendre des passagers en escale pour les amener dans un autre pays. Les discussions concernant l'assouplissement des règles relatives à la participation étrangère à la propriété des compagnies aériennes sont toujours litigieuses et ont été reportées à plus tard. Notons qu'aux États-Unis, la participation étrangère à la propriété des compagnies aériennes est limitée à 49 %.

Chez Air Canada

Profitant de la robustesse de l'économie canadienne en 2006, Air Canada a vu le trafic sur ses avions continuer de progresser en 2006, le nombre de passagers-kilomètres payants ayant augmenté de 2,1 % entre 2005 et 2006 (voir tableau 10). De plus, la compagnie a continué d'afficher des taux d'occupation record en 2006 et ce, malgré l'ajout de capacité. De fait, depuis la restructuration de ses activités en 2004, les coefficients d'occupation des avions d'Air Canada se situent en général autour de 80 %, comparativement à 75 % en moyenne avant la restructuration.

Pour en arriver à ces résultats, Air Canada a continué d'innover en matière de tarification et de services (ex. : passes multivols), en s'inspirant des transporteurs à rabais. Parallèlement, la société continue à entreprendre des actions visant à renforcer sa capacité financière et à améliorer sa productivité.

Ainsi, après l'inscription en bourse d'Aéroplan en juin 2005 et de sa filiale Jazz en février 2006, Air Canada a lancé un appel public à l'épargne en novembre 2006, dont le produit servira à financer en partie le renouvellement de son parc aérien. Auparavant, au début de 2006, Air Canada a effectué des mises à pied parmi ses travailleurs non syndiqués et son personnel administratif pour réduire ses frais de fonctionnement.

D'autres mesures sont à venir entre 2007 et 2008. En effet, Air Canada compte mettre en place un système informatisé de contrôle des réservations et des départs à partir duquel les passagers seront en mesure de faire des réservations, de s'enregistrer eux-mêmes et de franchir les contrôles de l'aéroport en utilisant un dispositif informatique sans fil. La mesure permettra à Air Canada de réduire le personnel de ses centres d'appels, de ses comptoirs d'enregistrement et de ses services administratifs.

De plus, Air Canada renouvelle actuellement sa flotte de gros porteurs. Les avions, qui seront intégrés graduellement à la flotte à compter de 2007, sont des appareils de type bimoteurs Boeing 777

Statistiques d'opération 2005 à 2007 d'Air Canada (incluant le service Air Canada Jetz)

Année	Trafic: Passagers-kilomètres payants[1] 2005	2006	2007	Variation 2005-2006	Variation 2006-2007	Capacité: Sièges-kilomètres offerts 2005	2006	2007	Variation 2005-2006	Variation 2006-2007	Taux d'occupation 2005	2006	2007
				%					%			%	
Janvier	5 483	5 632	5 784	2,7	2,7	7 057	7 213	7 355	2,2	2,0	77,7	78,1	78,6
Février	4 972	5 051	5 276	1,6	4,5	6 386	6 417	6 595	0,5	2,8	77,9	78,7	80,0
Mars	5 817	6 040	6 341	3,8	5,0	7 290	7 417	7 569	1,7	2,0	79,8	81,4	83,8
Avril	5 442	5 606	...	3,0	...	6 758	6 822	...	1,0	...	80,5	82,2	...
Mai	5 883	6 039	...	2,7	...	7 358	7 257	...	-1,4	...	79,9	83,2	...
Juin	6 430	6 539	...	1,7	...	7 907	7 833	...	-0,9	...	81,3	83,5	...
Juillet	7 321	7 380	...	0,8	...	8 759	8 827	...	0,8	...	83,6	83,6	...
Août	7 506	7 490	...	-0,2	...	8 803	8 864	...	0,7	...	85,3	84,5	...
Septembre	6 459	6 430	...	-0,4	...	8 032	8 071	...	0,5	...	80,4	79,7	...
Octobre	5 675	5 775	...	1,8	...	7 284	7 306	...	0,3	...	77,9	79,0	...
Novembre	4 631	4 819	...	4,1	...	6 061	6 241	...	3,0	...	76,4	77,2	...
Décembre	5 466	5 752	...	5,2	...	7 075	7 294	...	3,1	...	77,3	78,9	...
Total	**71 082**	**72 551**	**17 401**	**2,1**	**4,1**	...	...	...	..	...	...	...	...

Source : AIR CANADA, Communiqués de presse, site Internet : http://micro.newswire.ca/13213-1.html

Par souci d'uniformité, les statistiques d'Air Canada, qui sont présentées en passagers-milles payants et en sièges-milles offerts, ont été converties en passagers-kilomètres payants et en sièges-kilomètres offerts.

Tableau 10

qui lui permettront de réaliser des économies substantielles de carburant. Les nouveaux aéronefs permettront d'ajouter de nouvelles routes vers l'Europe, l'Asie et le Pacifique Sud. La livraison des avions a débuté au mois de mars de 2007. La société prévoit par ailleurs effectuer la vente de la division d'entretien d'aéronefs d'ici le mois de juin 2007. Cette division a subi des pertes au cours des neuf premiers mois de 2006.

Mentionnons qu'Air Canada s'est montrée favorable à la mise en place de nouveaux accords de type « Ciels ouverts », y voyant notamment de nouvelles occasions d'affaires à développer avec le Japon, le Mexique, la France et l'Allemagne.

WestJet : un concurrent sérieux pour Air Canada

•Au cours de l'année 2006, la compagnie aérienne à rabais WestJet, basée à Calgary, a connu une croissance importante et s'est affirmée comme le deuxième transporteur au pays. Cette compagnie, qui essaie de conserver une structure de coûts légère, malgré une croissance rapide, s'est donné comme défi à réaliser en 2007 d'entrer sur le marché profitable des vols internationaux et de livrer une compétition à Air Canada sur ce marché.

Cela devrait mettre de la pression sur la structure de coûts de la compagnie à rabais et nécessitera que soient effectués des ajustements à sa flotte, pour y intégrer de plus gros porteurs. Fait important à noter, il est fort possible que WestJet joigne l'alliance Oneworld en 2008, après l'introduction de son nouveau système informatisé de réservations. De plus, British Airways s'est montrée intéressée à établir une alliance stratégique avec elle, ce qui lui ouvrirait le marché du Royaume-Uni.

WestJet s'attend à la poursuite de sa croissance en 2007, grâce à l'utilisation de nouveaux appareils plus efficaces (Boeing 737) et à une stabilité anticipée du prix du carburant.

Aux Aéroports de Montréal

Les conditions économiques favorables ont continué d'avoir un impact positif sur la fréquentation aux aéroports de Montréal en 2006, plus précisément à l'aéroport Montréal - Trudeau qui depuis 2005, accueille tous les vols de passagers en partance ou à destination de Montréal. Comme l'indique le tableau 11, le nombre de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de Montréal a été en constante progression au cours des dernières années, atteignant un niveau record de 11,4 millions de passagers en 2006, une croissance de 4,7 % par rapport au niveau atteint en 2005. Cette augmentation s'est traduite par une hausse de 6,9 % du trafic international, de 4,7 % du trafic sur les vols domestiques et de 3,2 % sur les vols transfrontaliers. À titre comparatif, au cours de la même période, le nombre de passagers a augmenté de 3,5 % à l'aéroport Pearson de Toronto, soit de 4,6 % sur les vols internationaux, de 4,3 % sur les vols domestiques et de 1,4 % sur les vols transfrontaliers[6].

À l'aéroport Montréal-Trudeau, l'année 2006 a été marquée principalement par l'arrivée du transporteur Porter Airlines. Celui-ci effectue des liaisons entre Montréal et son port d'attache, l'aéroport de l'Île de Toronto, compétitionnant directement Air Canada Jazz sur la liaison la plus lucrative au Canada qu'est la liaison Toronto-Montréal. Les premiers vols de Porter Airlines ont eu lieu en décembre 2006. De quatre allers-retours par jour en décembre, le nombre de liaisons a été porté à 9 allers-retours en janvier 2007. L'arrivée de Porter Airlines a permis de créer 20 emplois additionnels à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Trafic de passagers aux aéroports de Montréal[1]

Année	2003	2004	2005	2006	Variation 2003-2004	Variation 2004-2005	Variation 2005- 2006
	nombre de passagers					%	
Période de l'année							
1er trimestre	2 174 436	2 485 527	2 679 763	2 770 519	14,3	7,8	3,4
2e trimestre	2 068 076	2 541 060	2 684 417	2 855 002	22,9	5,6	6,4
3e trimestre	2 531 040	2 928 104	3 049 674	3 131 019	15,7	4,2	2,7
4e trimestre	2 190 634	2 381 077	2 478 924	2 652 264	8,7	4,1	7,0
Total	**8 964 186**	**10 335 768**	**10 892 778**	**11 408 804**	**15,3**	**5,4**	**4,7**

Source : AÉROPORTS DE MONTRÉAL, *Information sur l'entreprise. Statistiques*, site Internet : http://www.admtl.com/a_propos/salle_de_presse/statistiques.aspx

[1] : Avant 2005, les statistiques portent sur le nombre de passagers aux aéroports Montréal - Trudeau et Mirabel. À compter de 2005, les statistiques portent sur le nombre de passagers à l'aéroport Montréal - Trudeau exclusivement, l'ensemble des vols de passagers ayant été transférés à cet aéroport à compter de cette date.

Tableau 11

À l'aéroport international Jean-Lesage

Après une année 2005 record, avec 777 300 passagers, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec a continué sa progression en 2006, avec une légère croissance de 0,3 % du nombre de passagers transportés, pour atteindre 779 600 passagers embarqués et débarqués (voir tableau 12). L'augmentation des deux dernières années résulte de la vigueur de l'économie, qui a favorisé la demande, mais également de la diversification de l'offre de services aériens qui a eu lieu à la fin de l'année, avec le lancement des activités du voyagiste Maestro, et l'arrivée de la compagnie ontarienne Sunwing, tous deux spécialisés dans les services affrétés, jusqu'alors offerts exclusivement par Air Transat. L'augmentation de la concurrence sur ce marché aurait eu comme effet de réduire les prix de ce type de produit, ce qui aurait poussé la demande à la hausse.

Passagers embarqués et débarqués à l'aéroport Jean-Lesage (Aéroport de Québec)

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
			en milliers				
Vols intérieurs	515,1	482,6	494,8	466,7	551,8	553,4	523,7
Vols transfrontaliers	87,9	88,6	74,6	87,2	82,4	118,4	128,4
Vols internationaux	69,8	71,6	41,2	74,6	80,9	105,5	127,5
Total	**672,8**	**642,8**	**610,6**	**628,5**	**715,1**	**777,3**	**779,6**
Croissance annuelle (en %)	...	-4,5	-5,0	2,9	13,8	8,7	0,3

Source : AÉROPORT DE QUÉBEC, *Statistiques*, site Internet : http://www.aeroportdequebec.com/imports/_uploaded/pdf_45c1e841af3b4.pdf.

Tableau 12

L'arrivée du grossiste Maestro, conjointement avec la compagnie aérienne Skyservice, qui fournissait à Maestro les appareils assurant les liaisons aériennes, a permis d'ajouter 10 vols hebdomadaires vers le sud à partir de Québec. Maestro a dû cesser ses activités le 7 mars 2007, en raison de difficultés financières. Sunwing offre quant à elle cinq départs par semaine vers des destinations soleil en période hivernale.

Par ailleurs, l'année 2006 a donné le coup d'envoi des travaux de réaménagement sur deux niveaux de la section de l'aérogare réservée aux vols domestiques, qui ont débuté au mois de mai. Les travaux, dont le coût s'élève à 65,8 millions de dollars, et dont 30 millions de dollars proviennent d'aide gouvernementale, visent à améliorer le service à la clientèle et à favoriser la croissance des services aériens. En effet, la configuration actuelle de l'aérogare laisse entrevoir une saturation des installations à près de 800 000 passagers, limite qui pourrait être atteinte dans un avenir rapproché. Les investissements permettront de plus à l'aérogare de se doter d'installations efficaces et plus flexibles, s'adaptant aux nouvelles normes de sécurité en matière de transport aérien.

[1] Source : ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN (IATA), *New Financial Forecast*, avril 2007, site Internet : http://www.iata.org/whatwedo/economics/ (avril 2007).
[2] Source: CONFERENCE BOARD DU CANADA, *Canadian Industrial Outlook, Canada's Air Transportation Industry*, février 2007.
[3] L'accord signé avec les États-Unis a complété celui de 1995 en permettant aux transporteurs des deux pays de transporter des passagers de l'autre pays vers des pays tiers. Il a été négocié en 2005 et est entré en vigueur le 12 mars 2007.
[4] Source: ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN (IATA), *Taxation is Not a Recipe for Competitiveness – IATA UrgesChange in Canada Aviation Policy*, 12 mars 2007, site Internet : http://www.iata.org/pressroom/pr/2007-03-12.
[5] S'applique au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Écosse, et à Terre-Neuve-et-Labrador.
[6] Source : GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY, *Management's Discussion and Analysis and Consolidated Financial Statements of the Greater Toronto Airports Authority*, 31 décembre 2006, site Internet : http://www.gtaa.com/en/gtaa_corporate/financial_information.

ANALYSE

Les principaux programmes en planification des transports de la SAFETEA – LU

Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users

Pierre Beaudoin *Analyste en transport - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Le numéro précédent du *Bulletin économique du transport*[1] avait présenté les sources de revenus pour le financement des programmes de la Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users (SAFETEA-LU) ainsi que les six principaux programmes routiers. À eux seuls, ils accaparent presque les deux tiers du budget global de la SAFETEA-LU et ciblent les interventions sur le réseau routier national américain ou National Highway System (NHS[2]). Il y a aussi lieu de rappeler qu'une part appréciable du budget de la SAFETEA-LU est consacrée aux projets spéciaux déjà spécifiés (*earmarks*) : plus de 6300 projets sont retenus, soit trois fois et demie le nombre de projets du TEA-21[3].

Il y avait été mentionné que le présent article ferait une synthèse des programmes ayant comme principal objectif la planification des transports. Il devait porter sur les corridors de commerce et leurs postes frontaliers, l'environnement, les processus de planification à l'échelle des États et des régions métropolitaines et le transport collectif des personnes. Cependant, compte tenu de l'information actuellement disponible, cet article ne pourra traiter des programmes d'aide en transport collectif. Lorsqu'il sera possible d'avoir accès aux informations pertinentes, ces programmes pourront faire l'objet d'un prochain article.

Les corridors de commerce

Les six principaux programmes auxquels il est fait référence dans l'article précédent ciblent les projets sur le NHS qui ont des incidences majeures sur la mobilité, la sécurité routière, la conservation des infrastructures et la qualité de l'air. Afin de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises, certains programmes font une planification de leurs interventions, tous modes, dans une approche itinéraire ou corridor.

National Corridor Infrastructure Improvement Program

- Ce programme dispose d'un budget global de près de 2 milliards de dollars[4] et remplace le National Corridor Planning and Development Program du TEA-21. Ce programme discrétionnaire finance les projets routiers dans les corridors considérés comme d'importance nationale (NHS High Priority Corridors[5]) afin de favoriser la croissance économique, de faciliter les échanges inter-États et le commerce international.

Pour être admissibles au financement, les États doivent soumettre leurs projets au Secrétaire de l'United States Department of Transportation (USDOT) à partir de la banque de 5091 projets spéciaux et jugés prioritaires. La priorité est accordée aux projets routiers sur les réseaux stratégiques inter-États (Dwight D. Eisenhower Interstate System[6]) et de la défense nationale (Strategic Highway Network[7]).

La répartition annuelle du montant total alloué par le Secrétaire pour les projets retenus est de 10 % en 2005, de 20 % en 2006, de 25 % pour les deux années subséquentes et de 20 % pour 2009 (tableau 19). Malgré cette répartition annuelle dans le financement des projets, il n'y a aucune obligation de dépenses annuelles et les fonds non dépensés demeurent disponibles pour la durée du programme. De plus, un financement supplémentaire de 140 millions de dollars pour l'année 2005 est accordé à ce programme et au Coordinated Border Infrastructure Program.

La sélection des projets est basée sur les paramètres suivants :

- la localisation du projet qui doit être dans un corridor reliant deux portions du système inter-États;
- l'amélioration de la mobilité inter-États ou régionale, le soutien à la croissance économique et le développement de zones mal desservies par le réseau routier;
- la croissance du camionnage que le corridor a connue depuis la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA);
- l'amélioration des mouvements de marchandises pour les échanges internationaux;
- la réduction de la congestion à l'intérieur du corridor;
- la réduction du temps de déplacement dans un corridor majeur de transport de marchandises;
- l'importance de la valeur de la marchandise transportée par les véhicules commerciaux;
- l'importance des coûts économiques générés par la congestion à l'intérieur du corridor.

Comme dans le cas d'une très grande partie des programmes, celui-ci est soumis à la Federal-Aid Obligation Limitation[8]. La contribution du gouvernement fédéral (USDOT) varie de 80 % à 100 %. Les projets visant l'ajout de voies réservées à haut taux d'occupation et de voies auxiliaires peuvent être financés jusqu'à 90 % alors que des projets spécifiques en sécurité le seraient entièrement par le gouvernement fédéral.

Coordinated Border Infrastructure Program

- Ce programme remplace l'ancien programme discrétionnaire du même nom sous le TEA-21 et est doté d'un budget global de plus de 830 millions de dollars (tableau 19). Il vise à améliorer les mouvements sécuritaires des véhicules commerciaux aux frontières avec le Canada et le Mexique.

Ce programme est aussi assujetti à la Federal-Aid Obligation Limitation. Le financement des projets demeure disponible tant que les budgets ne sont pas entièrement dépensés. Les fonds disponibles sont répartis entre les États frontaliers des deux pays en se basant sur l'importance des mouvements transfrontaliers (personnes et marchandises). Les poids respectifs des critères servant à la répartition budgétaire entre les États frontaliers sont :

- 20 % pour le nombre de véhicules commerciaux entrant aux États-Unis;
- 30 % pour le nombre de véhicules privés et d'autobus entrant aux États-Unis;
- 25 % pour le poids transporté par les véhicules commerciaux franchissant la frontière américaine;
- 25 % pour le nombre de postes frontières de chaque État.

Les États peuvent utiliser les budgets pour des projets situés à une distance allant jusqu'à 100 kilomètres de la frontière entre le Canada et le Mexique, et doivent favoriser les mouvements transfrontaliers de personnes et de marchandises. Les projets suivants sont admissibles au financement :

- les améliorations aux infrastructures de transport et infrastructures connexes;
- la construction d'infrastructures et les équipements permettant d'améliorer la sécurité routière et la sûreté aux frontières;
- les améliorations opérationnelles, telles que les télécommunications et l'échange de données électroniques;
- la coordination internationale pour la planification, la programmation et la réalisation des projets aux postes frontières.

Une particularité intéressante de ce programme est qu'il permet, selon certaines conditions, à un État américain de financer un projet sur le territoire canadien ou mexicain. Ces projets doivent contribuer directement et fortement à l'amélioration de la circulation transfrontalière. Les infrastructures et équipements doivent être construits selon les normes américaines en vigueur, entretenus et n'être utilisés que pour ce qu'ils avaient été prévus.

La contribution du gouvernement fédéral varie de 80 % à 100 %. Les projets visant l'ajout de voies réservées à haut taux d'occupation et de voies auxiliaires peuvent être financés jusqu'à 90 % alors que des projets spécifiques en sécurité le seraient entièrement par le gouvernement fédéral.

Budget des principaux programmes pour les corridors de commerce

Programmes	2005	2006	2007	2008	2009
			en millions de dollars américains		
National Corridor Infrastructure Improvement Program	195	390	487	487	390
Coordinated Border Infrastructure Program	123	145	165	190	210
National and Regional Significance Program	178	356	445	445	356
High Priority Projects Program	2 966	2 966	2 966	2 966	2966

Source : FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users(SAFETEA - LU) - Fact Sheets for Highway Provisions*, Office of Legislation and Strategic Planning, Washington D C., August 23, 2005, 90 pages.

Tableau 13

National and Regional Significance Program

• Ce programme a pour objet d'assurer le financement des projets assortis de coûts importants pour l'État. Doté d'un budget de près de 1,8 milliard de dollars, il vise à financer les projets retenus mentionnés dans les programmes précédents. Comme dans le cas du National Corridor Infrastructure Improvement Program, la répartition annuelle du montant total alloué par le Secrétaire pour les projets retenus est de 10 % en 2005, de 20 % en 2006, de 25 % pour les deux années subséquentes et de 20 % pour 2009.

En plus des projets routiers, ce programme permet le financement, sous certaines conditions, de projets ferroviaires pour le transport de marchandises. Les activités couvertes par ce programme sont celles reliées à la phase de développement (planification, analyse de faisabilité, prévision des revenus, évaluation environnementale, travaux préliminaires d'ingénierie, etc.), aux coûts de construction, de reconstruction, de réhabilitation, d'acquisition de servitudes de non-accès, de mesures d'atténuation des impacts environnementaux, d'acquisition d'équipements et d'améliorations opérationnelles.

Pour être admissibles au financement, les projets sont évalués en fonction de l'atteinte des objectifs rattachés à :

- la retombée de bénéfices économiques à l'échelle du pays;
- la réduction de la congestion;
- l'amélioration de la sécurité dans les transports;
- l'amélioration de l'efficacité du réseau routier national américain (NHS);
- l'importance du financement privé et de la contribution attendue du gouvernement fédéral;
- la démonstration d'un financement stable pour la construction, l'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure;
- l'utilisation des nouvelles technologies qui améliorent l'efficience du projet;
- le maintien et la protection de l'environnement.

La contribution du gouvernement fédéral est de 80 %, sauf pour les États de l'Alaska, du Montana, du Nevada, de l'Oregon et du Dakota du Sud où elle pourrait être différente. De plus, une portion du budget du programme est prévue pour la New York/New Jersey Port Autority, ce qui est assez rare, car les budgets sont généralement alloués ou transférés aux Départements des transports des États (Department of Transportation ou DOT).

High Priority Projects Program

• Ce programme fournit les fonds pour des projets spécifiques indiqués dans la SAFETEA-LU. Grâce à un budget de près de 15 milliards de dollars, soit un peu plus de 2,9 milliards par an, plus de 5090 projets[9] au total seraient admissibles à ce programme de cinq ans, et ce, sans limitation budgétaire annuelle.

La contribution du gouvernement fédéral est de 80 % sauf pour les États de l'Alaska, du Montana, du Nevada, de l'Oregon et du Dakota du Sud et du Dakota du Nord où elle pourrait être différente. Certains projets prioritaires dans la liste des projets spéciaux seraient financés à 90 % par le gouvernement fédéral.

En plus du National and Regional Significance Program et du National Corridor Infrastructure Improvement Program, plusieurs programmes de la SAFETEA-LU fournissent des fonds pour les corridors d'importance nationale (NHS High Priority Corridors). Par exemple, le National Highway System Program, le Surface Transportation Program, le Highway Bridge Program, le Coordinated Border Infrastructure Program et, dans certains cas, l'Interstate Maintenance Program permettent l'utilisation des fonds pour financer les projets spéciaux spécifiés dans la SAFETEA-LU.

Corridor of the Future Program

• Ce nouveau programme, en complément au National Corridor Improvement Program, a été rendu public après l'adoption de la SAFETEA-LU. Il a été mis en place pour favoriser la collaboration entre les États afin de développer des corridors tous modes dans une optique de réduction de la congestion. Ce programme pilote sollicitait cinq propositions pour les corridors de commerce prioritaires existants ou futurs afin que les États puissent travailler avec des partenaires privés pour en faciliter le développement et rechercher de nouvelles sources de financement. Les objectifs visés par ce programme sont de :

- promouvoir des approches innovatrices de réduction de la congestion à l'échelle nationale et régionale;
- aborder la problématique de financement des projets majeurs;
- démontrer les bénéfices de nouveaux modèles de financement par l'engagement financier du secteur privé;
- promouvoir un processus amélioré d'évaluation environnementale et de réalisation des projets;
- développer des corridors de commerce qui vont améliorer la fiabilité du système de transport de marchandises et la qualité de vie des Américains;
- démontrer la viabilité d'un modèle d'investissement en transport reposant sur des principes économiques généralement reconnus et les lois du marché.

Le processus de sélection s'effectue en deux étapes. La première consiste à proposer la candidature du corridor[10]. Les informations suivantes devaient être transmises avant le 23 octobre 2006 : une description du corridor (longueur, localisation, caractéristiques), les objectifs, une estimation des coûts, l'échéancier de réalisation, les mécanismes de financement, les projections de circulation, l'entente de coopération entre les États traversés par le corridor et une indication si celui-ci traverse des terres fédérales ou des réserves indiennes.

La deuxième étape concerne le dossier détaillé du corridor retenu. Les informations à transmettre sont beaucoup plus détaillées qu'à la première. Elles doivent aborder les principaux éléments suivants :

- la description détaillée des infrastructures routières et des interconnexions avec les autres infrastructures de transport;
- la réduction de la congestion anticipée pour chacun des modes du corridor en tenant compte des projections de circulation et des tendances démographiques;
- les améliorations prévues à la mobilité des personnes et des marchandises;
- les bénéfices des interventions sur la croissance économique du pays et une estimation des trafics de marchandises générés par les interventions;
- les bénéfices prévus pour les utilisateurs (temps de déplacement, sécurité, accessibilité aux centres intermodaux, bénéfices environnementaux, etc.);
- les innovations dans la réalisation des projets et du financement;
- les améliorations aux évaluations environnementales et les mesures d'atténuation innovatrices;
- le plan de financement et la participation du secteur privé;
- l'échéancier de réalisation détaillé des principales étapes pour chacune des interventions à l'intérieur du corridor.

L'environnement

Environmental Stewardship

• La SAFETEA-LU augmente le financement des programmes environnementaux existants du TEA-21 qui visaient à réduire les répercussions environnementales des projets routiers, à améliorer la qualité de vie des résidents et à mettre en valeur ou améliorer la qualité du paysage. Comme sous le TEA-21, deux principaux programmes permettent leur financement. Le National Highway System Program permet, selon certaines conditions, le financement de projets de mesures d'atténuation des impacts environnementaux, de contrôle des espèces exotiques envahissantes et de décontamination de terrains vacants désaffectés. Le Surface Transportation Program permet, par une ponction maximale de 10 % de son budget, le financement de projets d'aménagement paysager et de mise en valeur de sites d'intérêt, d'acquisition de sites panoramiques ou historiques, leur préservation et leur amélioration, d'achat d'équipements pour les piétons et les cyclistes, de mesures de mitigation environnementales pour les plans d'eau et la faune, etc.

En plus des programmes existants[11], la SAFETEA-LU instaure quatre nouveaux programmes qui visent l'environnement. Parmi les plus intéressants, mentionnons le Safe Routes to School dont le budget global est de plus de 600 millions de dollars, et qui vise à permettre et à encourager les déplacements actifs des élèves pour se rendre à l'école. Ce programme vise aussi l'élaboration et la mise en œuvre de projets qui amélioreront la sécurité et réduiront la circulation et la pollution de l'air dans les environs de l'école.

La revue du processus d'évaluation environnemental

• La SAFETEA-LU apporte des modifications qui visent à améliorer et faciliter l'évaluation environnementale des projets en transport, qu'ils soient routiers, multimodaux ou de transport collectif. Selon l'information disponible, l'objectif premier est de réduire les délais générés par les évaluations environnementales des projets de transport. Il permet au Secrétaire de l'USDOT de réduire les délais et exigences pour les projets jugés d'importance nationale et de créer une série de mesures pour améliorer l'efficacité du processus d'étude environnementale.

Parmi les modifications apportées, mentionnons que la consultation est élargie à de nouveaux groupes à l'échelle locale et à celle de l'État. Cette modification permet donc aux représentants autochtones, aux groupes responsables de l'aménagement du territoire, des ressources naturelles, de la protection de l'environnement, des sites naturels et historiques d'avoir un rôle officiel dans le processus environnemental. Après les avoir invités au processus de consultation, le Département des transports de l'État (DOT) doit définir les besoins et les objectifs du projet et établir un plan de coordination des différents groupes et du public au processus de consultation.

Aussitôt que possible dans le processus d'évaluation, le DOT doit fournir une série d'options possibles à considérer dans l'analyse du projet et du processus de consultation. Si un élément problématique peut retarder le processus d'évaluation et qu'il ne peut être résolu dans une période de 30 jours, le DOT doit en aviser le Congrès américain. Une prescription de 180 jours est alors accordée afin de limiter d'éventuelles poursuites légales contre les décisions des agences américaines concernées. Évidemment, le processus d'évaluation est beaucoup plus détaillé et complexe. Des informations plus précises à ce sujet sont disponibles par l'hyperlien suivant : http://environment.fhwa.dot.gov/strmlng/es2safetealu.asp.

La planification des États et des régions métropolitaines

La planification à l'échelle de l'État

• Le principal objectif du processus de planification est d'établir un cadre de référence détaillé et continu de coopération pour l'élaboration du plan de transport (Statewide Transportation Planning). Il est administré conjointement avec la Federal Highway Administration pour les projets routiers et la Federal Transit Administration pour les projets de transport collectif.

Les activités de planification sont financées par une portion maximale de 2 % des budgets alloués à l'État pour les programmes suivants : Interstate Maintenance, National Highway System, Surface Transportation Program, Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program, Bridge Program et le Highway Safety Improvement Program.

Certaines dispositions contenues dans le TEA-21 sur la planification des transports de l'État demeurent en vigueur avec la SAFETEA-LU. Parmi les plus significatives, mentionnons :

- la reconnaissance, par le gouvernement fédéral, du processus de planification qu'est le plan de transport comme étant l'outil de coopération et de prise de décision des interventions en transport sur le territoire de l'État;
- la coordination de la planification entre l'État et les organismes métropolitains de planification (Metropolitan Planning Organizations ou MPOs);
- la prise en compte de la participation du public et des contraintes budgétaires dans l'élaboration du plan d'action (Statewide Transportation Improvement Program ou STIP);
- l'implication des gouvernements autochtones et la prise en compte de leurs préoccupations dans le processus de planification;
- l'élaboration par l'État de plans et de programmes en transport et une consultation des gouvernements locaux sur ceux-ci.

Afin de s'assurer que l'ensemble des problématiques en transport est pris en considération, les principales modifications apportées par la SAFETEA-LU au processus de planification des transports de l'État, sont :

- la prise en compte de la planification inter-États comme la coalition du corridor de l'I-95;
- la possibilité pour deux ou plusieurs États d'élaborer une planification conjointe par l'entremise d'un protocole de coopération;
- la réalisation de projets, de stratégies et de services de transport afin de soutenir l'activité économique des zones non métropolitaines (200 000 personnes et moins);
- le traitement des problématiques touchant la sûreté et la sécurité du système de transport;
- la cohérence entre les interventions en transport et les projets de développement économique locaux et de l'État.

De plus, la planification à long terme (Long Range Statewide Plan) devra être faite par une prise en compte des modifications suivantes :

- la consultation des représentants de l'État, des groupes autochtones, des milieux locaux responsables de l'aménagement du territoire, des ressources naturelles, de la protection de l'environnement, des sites naturels et historiques afin de comparer les différentes planifications et de favoriser l'échange d'informations (données, inventaires, etc.);
- l'inclusion de discussions tenues entre les représentants des différents groupes sur les mesures d'atténuation des impacts environnementaux des projets;
- l'inclusion de mesures concernant les investissements et les opérations, de stratégies de gestion et de toutes autres mesures permettant d'assurer une utilisation efficiente du système de transport;
- la possibilité pour les représentants des utilisateurs de réseaux pédestres et cyclables ainsi que ceux des personnes handicapées et à mobilité réduite de participer au processus de planification;
- la participation du public au processus de consultation doit être favorisée par la tenue de réunions publiques (accessibilité, période, fréquence, etc.), l'utilisation de documents visuels (cartes, présentations, etc.) et la disponibilité des documents sous un format électronique (Web).

En ce qui concerne le plan d'action (State Transportation Improvement Program ou STIP), il doit :

- couvrir une période de quatre ans et être mis à jour, au moins une fois avant la fin de cette période;
- permettre aux représentants des utilisateurs de réseaux pédestres et cyclables, des personnes handicapées de participer au processus de planification;
- inclure une liste annuelle des projets de l'État et des organismes métropolitains de planification (MPOs) pour lesquels les budgets ont été adoptés l'année précédente, et être accessible au public.

La mise en œuvre des modifications au processus de planification d'État et des MPOs sera faite selon les règles suivantes :

- le Secrétaire de l'USDOT[12] élaborera les échéanciers de mise en œuvre des modifications au processus de planification;
- les États et les MPOs ne seront pas obligés de modifier leur cycle de révision prévu dans leur processus de planification pour inclure les modifications au processus de planification amendé;
- les modifications au processus

de planification devront avoir été incluses dans la mise à jour des plans et programmes d'État et des MPOs à partir du 1er juillet 2007, soit presque deux ans après l'adoption de la SAFETEA-LU;
- la contribution du gouvernement fédéral demeure fixée à 80 %.

La planification à l'échelle des régions métropolitaines

Les activités de planification sont financées à même une portion de 1,25 % des budgets alloués à l'État pour les programmes suivants : Interstate Maintenance, National Highway System, Surface Transportation Program, Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program, Bridge Program. Les sommes tirées des programmes routiers sont ensuite distribuées aux MPOs selon des critères démographiques ou selon l'importance des zones urbanisées.

Comme pour le processus de planification de l'État, certaines dispositions contenues dans le TEA-21 demeurent en vigueur avec la SAFETEA-LU. Parmi les plus importantes, mentionnons que :

- les administrateurs locaux et d'État, en collaboration avec les organismes de transport collectif, sont responsables de l'identification des projets de transport collectif;
- les MPOs doivent élaborer et adopter une planification à long terme (20 ans) et un plan d'action (court terme), lequel, doit être approuvé par le gouverneur de l'État;
- la stratégie d'intervention visant à réduire les problèmes de congestion des zones urbaines de plus de 200 000 personnes (« Transportation Management Areas ») est toujours exigée et doit être approuvée par le Département des transports de l'État (DOT).

Les principales modifications apportées par la SAFETEA-LU au processus de planification des transports en région métropolitaine visent à :
- encourager les MPOs à consulter les planificateurs locaux, dont les projets seraient touchés par la planification des transports ou à agir de concert avec eux, que ce soit dans les secteurs du développement économique, de la protection de l'environnement, des opérations aéroportuaires ou des mouvements de marchandises;
- favoriser la cohérence des interventions en transport et des projets de développement économique connus et planifiés;
- aborder les problématiques de sûreté et de sécurité du système de transport.

À l'exception des connexions intermodales[13] et de la participation des sociétés de transport collectif dans le processus de planification à long terme (Long Range Statewide Plan), les modifications demandées aux MPOs sont les mêmes que celles de l'État, mais adaptées à leur territoire d'analyse. Il en est de même pour le plan d'action (Transportation Improvement Program ou TIP) et pour la mise en œuvre des modifications par le Secrétaire du USDOT. La contribution du gouvernement fédéral sera généralement de 80 %.

Conclusion

Cet article a permis de faire un survol des programmes et des pratiques de planification mises en place ou améliorées par la nouvelle loi sur le financement des transports qu'est la SAFETEA-LU. Parmi les éléments les plus significatifs, retenons :
- l'importance accordée au financement de projets routiers dans les corridors considérés comme étant d'importance nationale (réseau inter-États, corridors stratégiques et défense nationale);
- la possibilité pour un État américain et selon certaines conditions de financer un projet sur le territoire canadien ou mexicain;
- la planification multimodale, personnes et marchandises, dans une approche corridor;
- l'obligation de tenir compte de la planification inter-États dans les processus d'élaboration des plans de transport ;
- la cohérence entre les projets en transport et ceux de développement économique;
- la prise en compte des connexions intermodales par les MPOs dans leur processus de planification;
- la volonté d'élargir la consultation sur les projets de transport routier et collectif au plus grand nombre de groupes d'intérêts possible et de favoriser l'accès à l'information ;
- la réduction des délais générés par les évaluations environnementales dans l'analyse des projets de transport.

La planification à l'échelle nationale repose sur une prise en compte de projets spéciaux spécifiés par la SAFETEA-LU dans une optique d'amélioration de l'efficience des corridors stratégiques et des postes frontaliers majeurs. Celle-ci vise à appuyer le développement économique local, régional (État) et national.

De plus, le nouveau processus de planification accorde une priorité à la consultation en permettant la prise en compte de nouvelles clientèles, en facilitant la compréhension et en améliorant l'accès à l'information. Ces modifications visent à réduire les délais de réalisation des projets.

[1] BEAUDOIN, P., *Une nouvelle loi américaine sur le financement des transports : la SAFETEA-LU,* Bulletin économique du transport, novembre 2006, numéro 38, Service de l'économie et du plan directeur en transport, Direction de la planification, ministère des Transports du Québec, Québec, pages 22 à 28.

[2] Le NHS ne représente que 4 % de la longueur totale du réseau routier américain (plus de 3 960 000 milles) mais il supporte 40 % du trafic routier global, 75 % du camionnage et 90 % des déplacements touristiques.

[3] Le TEA – 21 (Transportation Equity Act for the 21st Century), arrivé à échéance le 30 septembre 2003, a été remplacé par la SAFETEA-LU, en août 2005. Entre-temps, le TEA-21 a été prolongé une dizaine de fois afin de permettre aux États de recevoir du gouvernement fédéral (United States Department of Transportation ou USDOT) le financement pour les principaux programmes pendant cette période transitoire.

[4] Tous les montants apparaissant dans l'article sont en dollars américains.

[5] L'identification et la localisation de ces corridors stratégiques sont accessibles par l'hyperlien suivant : http://www.fhwa.dot.gov/hep10/nhs/hipricorridors/index.html.

[6] Actuellement, la longueur du Dwight D. Eisenhower Interstate System est de 46 876 milles (75 400 kilomètres) et représente presque 29 % de la longueur totale du National Highway System.

[7] En 2002, ce réseau routier stratégique pour la défense nationale était d'une longueur de 62 791 milles (101 050 kilomètres). Il sert pour les mobilisations d'urgence et les mouvements d'équipements, de matériels et d'approvisionnements des troupes afin de soutenir les opérations militaires américaines.

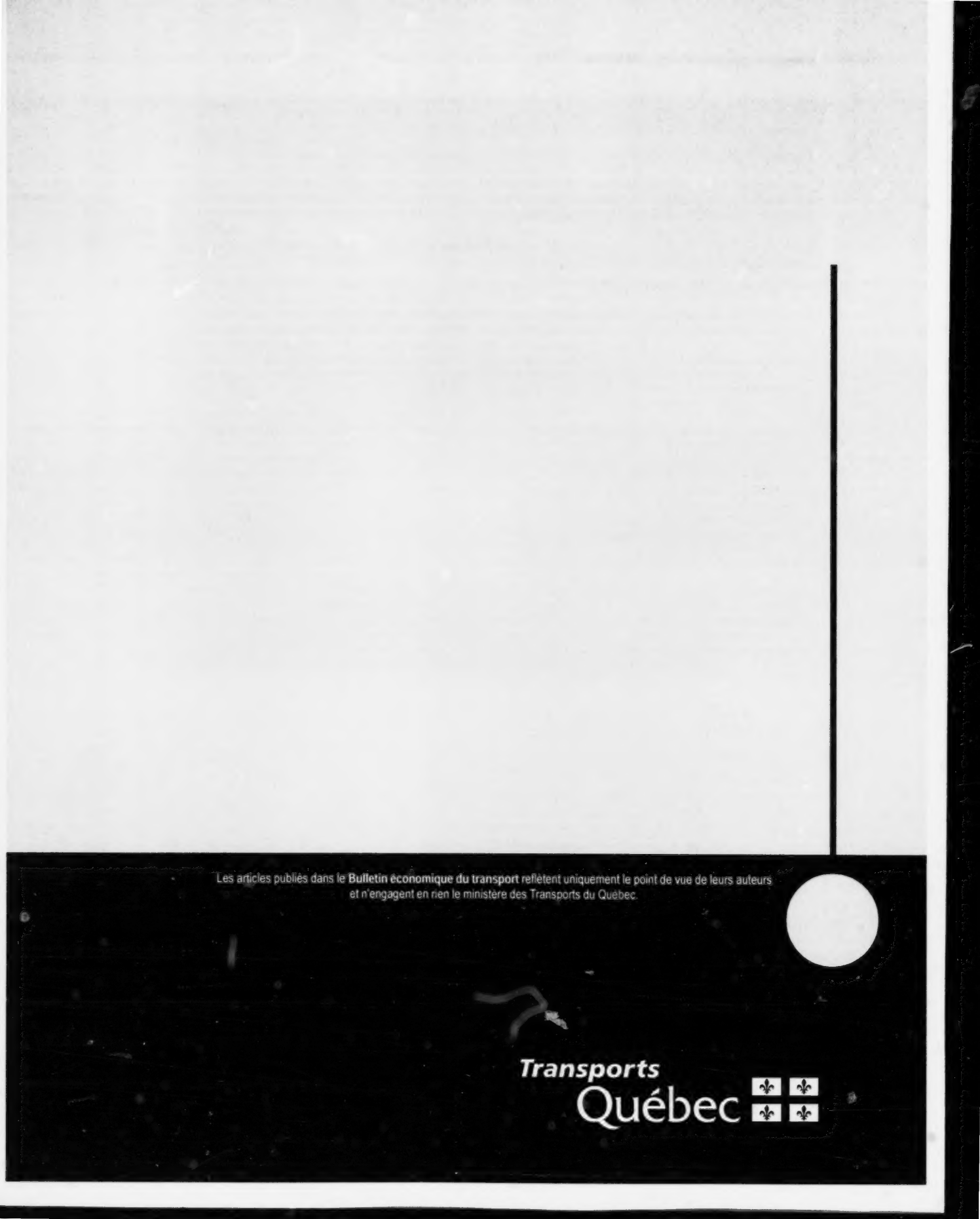
[8] Ce programme, qui dispose d'un budget global de près de 190 milliards de dollars, vise à faire un suivi administratif et financier du nombre de projets routiers par État afin d'en contrôler les dépenses et de tenir compte de considérations économiques et budgétaires.

[9] À titre d'information, mentionnons qu'en août 2005, les 25 premiers projets du National and Regional Significance Program comptaient pour 1,8 milliard de dollars et les 33 principaux projets du National Corridor Infrastructure Improvement Program étaient évalués à plus de 1,9 milliard de dollars, pour un total de 3,7 milliards.

[10] Le corridor de commerce de l'Interstate 95 a franchi cette première étape grâce aux travaux de la Coalition du Corridor de l'I-95 (www.i95coalition.org). D'une longueur d'un peu moins de 3100 kilomètres, ce corridor de commerce relie Woodstock au Nouveau-Brunswick à Miami en Floride en desservant des métropoles importantes comme Boston, New York et Washington D.C.

[11] Parmi les plus significatifs en matière de financement ou de planification, mentionnons le programme de réduction de la congestion et d'amélioration de la qualité de l'air doté d'un budget global de plus de 8,6 milliards de dollars, le programme des voies réservées à haut taux d'occupation, les différents programmes de sentiers pédestres, cyclables et récréatifs (motorisés ou non motorisés), la restauration et la protection des ponts couverts, etc. Pour plus ample information sur les différents programmes en environnement, il est possible de consulter les fiches descriptives disponibles par l'hyperlien suivant : http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/factsheets-safetea-lu.pdf.

[12] Le Bureau du Secrétariat est, par l'entremise de son Secrétaire, le principal conseiller du Président pour les questions touchant les programmes fédéraux en transport. Il est responsable, entre autres choses, de l'élaboration des politiques nationales de transport, des lois en transport et de la négociation et de la mise en œuvre des accords internationaux en transport.

[13] La prise en compte, par les MPOs, des connexions intermodales pour favoriser les mouvements de marchandises est importante puisque celles-ci ont eu, par le passé, tendance à favoriser les déplacements des personnes et à ne prendre que très peu en considération l'ensemble des besoins générés par les flux économiques (déplacements à des fins d'affaires et mouvements de marchandises). Dans le contexte actuel de globalisation de l'économie qui vient modifier la répartition de l'activité économique, les itinéraires et le volume des échanges à l'échelle mondiale, certains experts considèrent que la prise en compte de l'ensemble des besoins de déplacements dans les régions métropolitaines les plus populeuses sera le plus important défi en planification des transports du 21e siècle.

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.